

# Ostseetörn SY Libra 2019

*Heidi und Manfred Brandes, SSV Rostock, Schiffergilde zu Berlin*

Bootstyp:	Etap 30
Länge	9,10 m
Breite	3,15 m
Tiefgang	1,75 m
Verdrängung	3,6 t
Segelfläche	50 m <sup>2</sup>
Masthöhe	14 m
Motor	13 kW/18 PS

## Vorbereitung der Reise

Außer den üblichen Überholungs- und Pflegearbeiten am Boot wurden keine wesentlichen Änderungen an der Ausrüstung vorgenommen. Zu nennen sind: Kauf einer Wetter-Infobox WIB 2 für Navtex, Austausch eines defekten Transistors in einer der drei aktiven Wetter- und Navtex-Antennen, Reparatur des im Winter erneut ausgefallenen Temperatur-Sensors im Dieselkocher, Reparatur der Seewasserpumpe am Motor, Kontrolle des Ventilspiels, Ölwechsel und Frostschutz im Herbst, Erneuern des Keilriemens, neue äußere Saildrive-Manschette, Segelreparaturen, Neulackierung des weißen Rumpfes außen mit farblosem Nano-Lack, Kauf aktueller oeSENC-Vector-Karten im Internet für die Ostsee zum Gesamtpreis von ca. 100,-€.

## Sa. 25. und So. 26.05. SSV Rostock - Ystad, Nachtfahrt 103 sm Seg., 1 sm Mot.

Unseren Plan, schon Anfang Mai zu starten, können wir wegen diverser Termine nicht realisieren. Wie auch schon in anderen Jahren entschließen wir uns gleich zu einer Nachtfahrt, weil der Wind noch aus W bis SW mit 3 bis 4 Bft kommt, allerdings sind schon zunehmend 5 Windstärken angesagt. Die vergangenen Schönwettertage konnten wir leider nicht nutzen. Um 21:20 Uhr nach der Mole von Warnemünde wird es dunkel. Wir haben 20 kn Wind von hinten. Mit der Fock 1 und nacheinander alle 3 Reffs im Groß segeln wir um 6 kn in Richtung Darßer Ort. Um 1:30 Uhr passieren wir die Westtonne. Der Wind ist mit 15 kn etwas moderater. An Backbord bleibt der Windpark ... mit seinen roten Lichtern achteraus. Um 3 Uhr drehe ich bei und berge das Groß. Nur mit Fock 1 sind wir kaum langsamer. Als es hell wird, übernimmt Heidi die Wache. Bis 7 Uhr kann ich schlafen. Mittags haben wir wieder 20 kn Wind und mehr. Wir nehmen Kurs auf Ystad. Der Wind steht direkt auf den Hafen. Schon 2 sm vorher berge ich die Fock. Unter Top und Takel, Motor im Leerlauf, laufen wir 4 kn. Der direkte Weg in den Yachthafen führt außen an der Mole des Fährhafens entlang. Trotz Leggerwall kommen wir unbeschadet hinein. Beim Anlegen in einer freien Box mit begehbaren Auslegern werden wir vom Skipper des Nachbarbootes geholfen. Er hatte uns schon im AIS gesehen und dachte, was dort wohl für verrückte junge Segler ankommen. Wir bleiben auch später mit Klaus und Margareta von der SY KYMM per E-Mail in Kontakt.

## Mo. 27.05. Hafentag in Ystad

Nach dem Start in Rostock bemerke ich, wir sehen im Programm OpenCPN keine AIS-Schiffe. Zu Hause hatte ich die neue Programmversion 5.0.0 installiert und schon Routen erstellt. An Bord habe ich den alten Dell-Ersatz-Laptop mit der Version 4.8.8 benutzt. Vor Abfahrt tausche ich die beiden Computer, und es schien alles o. k. zu sein. Das mit dem AIS Transponder mitgelieferte Programm "AMEC AIS Viewer" zeigte auf einer stark vereinfachten Karte die anderen Schiffe um uns herum. In Ystad und auch noch in den nächsten Häfen bis Finnland beschäftige ich mich ganze Tage mit einer Rück- und Neu-Installation. Ständig gibt es Programm-Abstürze, wenn man in OpenCPN den Maßstab ändert und die Karten verschiebt. Warum ich mich immer nur im Kreis bewegt habe, kann ich im Nachhinein nicht sagen. Es gelingt mir zwar, dass die Schiffe wieder angezeigt werden und wir wie gewohnt nach Routen navigieren können. Das Display-Bild entspricht aber nicht genau der früheren Version. Es startet immer in Nachtansicht, immer wieder sind km statt sm und km/h statt Knoten eingestellt und auf der Werkzeugleiste verschwinden einige der Felder. In Finnland mache ich zwei Versuche. Auf dem PC habe ich Windows 10 und auch noch das ältere Windows 7. Auch unter Windows 7 ist keine AIS-Anzeige bei Version 5.0.0, jedoch bei Version 4.8.8 und dabei alles wie früher. Ich rufe unter Windows 10 noch einmal das Setup-Programm 4.8.8 auf, mache den Haken bei "Einstellungen löschen" und wähle dazu die ini-Datei, Kartenobjekte und Log-Daten aus. Die unerwünschten Effekte sind weg, AIS geht, das Programm startet, wie man es beendet hat. Leider sind nicht exportierte Routen und Tracks verloren gegangen. Die Neuerungen von Version 5.0.0 sind für mich nicht relevant. Warum mein AIS-Transponder-Empfänger (Amec Camino-108) damit nicht zurecht kommt, weiß ich nicht. In Ystad bin ich nicht in die Stadt gekommen. Heidi macht einige Einkäufe. Erst für Dienstag ist abnehmender Wind West 3 bis 4 angesagt, im weiteren aber wieder zunehmend 4 bis 5 Bft.

**Di. 28. und Mi. 29.05. Ystad - Figeholm 170 sm Seg., 4 sm Mot.**

Wir stellen den Wecker auf 5 Uhr und sehen noch, wie unser Nachbar Klaus mit seiner Faurby 393 aus dem Hafen fährt. Er ist mit über 7 kn abends schon in Kalmar. Wir starten um 8 Uhr nach dem Frühstück, wollen auch über die Hanö-Bucht in den Kalmar-Sund. Bei zunehmendem Sonnenschein ist es ein angenehmes Segeln. Mittags passieren wir Kap Sandhamaren. Doch dann frischt der Wind auf bis über 15 kn, drehend auf NW. Das erfordert mehrere Segelmanöver. In der Nacht haben wir nur das gefierte Großsegel. Ich ziehe erstmals einen Überlebens-Overall mit 75 Newton Auftrieb an. Das ist zwar kaum die Hälfte von Schwimmwesten, ich nutze aber grundsätzlich beim Gang aufs Vorschiff eine Life-Belt-Weste in Verbindung mit einer am Mast angeschlagenen langen Life-Leine. Diesen Anzug hat mir unser Steg-Nachbar Jürgen überlassen, weil er ihm nicht mehr passt. Ich bin sehr überrascht, wie warm und geschmeidig der Anzug ist. Bei den Nacht-Temperaturen von 10°C brauche ich keine zusätzliche warme Unterwäsche. Mein Island-Pullover und warme Strümpfe reichen. Um Mitternacht liegt die Insel Utklippan an StB, eine Stunde später Utlängan an Bb querab. Im Kalmar-Sund geht es mit immer frischerem Wind und Sonne nordwärts, 2. Reff und Fockl. Um 9:40 Uhr passieren wir Kalmar und die Brücke nach Öland. Kurz nach 19 Uhr legen wir in den Schären nördlich von Oskarshamn in dem geschützten und freundlichen Sportboothafen Figeholm an. Neben uns liegt ein Hamburger Segler mit einem eleganten Mahagoni-Schiff und ein holländisches Boot.

**Do. 30.05. Hafentag in Figeholm**

Es ist zu viel Wind für eine Weiterfahrt. Für 230,- Kronen ist hier alles inklusive, auch die Nutzung von Strom, Dusche, WLAN, Waschmaschine und Trockner. In Ystad war die reine Hafengebühr 200,- Kronen. Mit Pfand für eine sog. Telly-Karte und Guthaben für Strom und Duschen nahm der Bezahl-Automat am ersten Tag gleich 320,- Kronen. Den zweiten Tag hat Heidi bar bezahlt. Am Abreise-Morgen habe ich 83,57 Kronen zurück erhalten. Ich hätte Geld holen sollen, denn unsere Bargeldbestände von früher gehen zur Neige. In Figeholm gibt es keinen Bankomat. Nach den Erfahrungen vom Vorjahr sind Bargeldabhebungen mit meiner VISA-Karte der Sparkasse im Ausland gebührenfrei, jeder bargeldlose Bezahlvorgang kostete aber 2% zusätzlich. Zu Hause habe ich eine Fernsehsendung gesehen, wonach in Schweden zu 90% mit Karte bezahlt wird. Für die Geschäftsinhaber macht Bargeld nur Umstände. Ich könnte die Hafengebühr auch mit dem Smartphone bezahlen, GoMarine-App. Voriges Jahr in Ålesund war das so gut wie Pflicht. Ich probiere es. Anzeigt werden 300,- Kronen für über 4 m Bootsbreite. Unsere 3,15 m kann ich nicht eingeben, also 230,- Kronen per VISA-Karte und Pin. Damit bezahlen wir auch im Coop-Supermarkt, der sogar am Himmelfahrts-Feiertag geöffnet hat. Mehre alte aber intakte Fahrräder kann man für den Weg nutzen. Neben Wäsche waschen und PC-Arbeiten, E-Mails schreiben, befestige ich Spritzschutz-Tücher an der Seereling, die ich in Rostock beim Segelmacher anfertigen ließ. Bei einem meiner drei Autopilot-Antriebe ist das Kabel gebrochen und muss erneuert werden. Zur Ausfall-Liste gehört noch ein vermuteter Drahtbruch mit Wackelkontakt bei meinem linken Hörgerät. Ich habe vorgesorgt: meine älteren noch funktionsfähigen Hörgeräte habe ich mit dabei und auch eine Packung der dafür nötigen kleineren Batterien. In Finnland kann ich später noch welche im Supermarkt kaufen.

**Fr. 31.05. Figeholm - Visby auf Gotland 57 sm Seg., 4 sm Mot.**

Der Wind soll heute schwach werden. Wir starten 5:10 Uhr ohne zu frühstücken. Es bleibt bei 8 bis 10 kn Wind von W auf S drehend. Die Sonne scheint, maximal 21°C. 1,7 sm vor dem Hafen, fällt die GPS-Position aus. Später war sie vorübergehend wieder da. In Ystad hatte ich einen uralten langsamen USB-Hub durch einen neueren 3.0 ausgetauscht. Der wird jetzt so heiß, dass sich die Plastik-Oberseite verformt hat, Kurzschluss im Schaltkreis. Mit dem alten USB-Hub geht alles wieder. Ich verzichte jetzt auf die Daten-Multiplexer-Funktion. Damit wurden die Winddaten gemeinsam mit den GPS-Daten im PC verarbeitet und zu den Cockpit-Instrumenten und Autopiloten wieder ausgegeben. Das belastet aber die CPU des Computers und führt wiederholt zu den Programm-Abstürzen. Der PC hat ohnehin mit den im Internet neu gekauften oeSENC-Vector-Karten mehr zu tun. Komplett ändere ich die Verdrahtung nach der Ankunft in Finnland. Für die Navigation heißt das, dass auf dem PC erstellte Routen noch zum GPS übertragen werden müssen. Für die Navigation mit dem PC wäre das nicht notwendig, da dieser GPS-Daten auch noch vom AIS-Transponder, einem zweiten GPS und von einer USB-GPS-Maus bekommt. Es ist mir auch nie gelungen, die vom PC empfangenen Winddaten im Dashboard von OpenCPN anzuzeigen. Der Raymarine-Autopilot bekommt jetzt nur Winddaten, der Simrad nur GPS-Daten zur Wegpunktsteuerung. Künftig werde ich einen Umschalter einbauen. Meistens nutzen wir nur die normale Kurssteuerung und korrigieren den Kurs gelegentlich durch Knöpfchen drücken. Dabei hält der Wachhabende regelmäßig Ausschau. Auf den PC sehen wir fremde Schiffe schon, bevor sie am Horizont deutlich zu sehen sind.

Um 18:20 Uhr legen wir in Visby an. Das Hafengebäude hat schon um 17 Uhr geschlossen. Einen Automaten gibt es nicht. In Toilette und Dusche gelangt man nur mit einer Chipkarte bzw. PIN. Heidi ruft eine angegebene Telefonnummer mit dem Handy an. Wir werden instruiert: neben der Tür sind zwei Boxen mit

Feuerlöschern. In der einen sind Briefumschläge versteckt, darin eine Chipkarte und ein Merkblatt. Die Chipkarte ist mit 100,- Kronen aufgeladen. Damit können wir duschen. Ich suche abends noch einen Bankomat, muss dafür durch die gesamte Altstadt laufen.

#### **Sa. 01.06. Hafentag in Visby**

Es ist wieder ein Tag mit Starkwind, trübe und bedeckt. Mich beschäftigen die PC-Probleme. Trotzdem machen wir einen Stadtrundgang. Wir sind zum vierten mal hier. Vieles ist uns vertraut. Dort, wo ich am Vorabend Geld geholt habe, ist auch ein Coop-Supermarkt.

#### **So. 02.06. Visby - Lauterhorn / Fårö 17 sm Seg., 20 sm Mot.**

Um 9:30 Uhr fahren wir aus dem Hafen. Die Sonne scheint, der Wind aus SW ist schwach. Wir versuchen zu segeln, müssen aber wiederholt den Motor nehmen. Um 17:30 Uhr ist absolute Flaute. 12 sm vor dem Hafen berge ich die Segel, klare alles auf. Eine Stunde später ist wieder Wind, nur genau von vorn. Wir brauchen noch weitere 2 Stunden unter Motor, bis wir 20:25 Uhr im kleinen Hafen Lauterhorn anlegen. Ein anderer Segler, der vor uns in Visby startete, ist längst da. Am Hafen ist ein großer Wohnmobil-Stellplatz. Es gibt einen neuen Bezahl-Automaten, einfache Duschen und Toiletten, ansonsten nur Natur. Im Gegensatz zu Visby haben wir hier sogar ein gutes WLAN mit Passwort, das es beim Bezahlen gibt.

#### **Mo. 03.06. Hafentag in Lauterhorn**

Heute ist wieder Starkwind, sehr heftig aus Süd bis Südost. Trotzdem sind ein Ankerlieger und ein anderes Boot wohl Richtung Visby gefahren. Wir machen eine Uferwanderung. Es gibt einige interessante sog. Raukas, bizarre Kalksteinfelsen die der Erosion trotzen. Bei unserer Rückkehr liegt ein neues Boot im Hafen. Der Skipper aus Kiel hatte unzureichende Wetterinformationen. Er ist von Slite durch den Fårö-Sund gesegelt. Nach dem schwierigen Anlegemanöver mit Bugstrahlruder und fremder Hilfe ist er fix und fertig.

#### **Di. 04. bis Fr. 07.06. Lauterhorn - Suninsalmi / Tirmo / Finnland 261 sm Seg., 18 sm Mot.**

Um 8 Uhr haben wir den Hafen verlassen. Der Wind ist relativ schwach, variabel SW bis W. Zunächst segeln wir mit meist ausgebaumter Genua, bis 12 Uhr für über 2 Stunden mit Spinnaker. Über N dreht der Wind nach E und SE. Trotz Sonne ist es leicht diesig. Uns begegnen Fähren und Frachter. Nach einer ruhigen Nacht nähern wir uns der Dampferlinie westlich der Insel Hiuma / Estland. Am Nachmittag des zweiten Tages biegen wir in den Finnischen Meerbusen ein. Auch hier ist noch reger Verkehr. In Höhe Porkala sind wir am dritten Tag auf die finnische Seite gewechselt. Der Wind hat auf östliche Richtung gedreht. Wir müssen kreuzen. Ich habe im Frühjahr meine alten Segel von vor über 20 Jahren angeschlagen. Das Boot läuft einfach keine Höhe. Ich setze die neuere Genua mit Radialschnitt. Sie ist auch schon 12 Jahre alt. Bei über 15 kn Wind lasse ich die Genua stehen, ziehe ein Reff ins Groß. Spät abends sind wir südlich von Helsinki. Kreuzfahrtschiffe und Fähren nach Tallin begegnen uns. Früh morgens des vierten Tages biegen wir in die engen Schären-Fahrwasser ein. Der Wind kommt von vorn. Wir fahren noch 15 sm mit Motor. Um 7:20 Uhr legen wir in Suninsalmi südöstlich von Porvoo an. An Land sind ein Restaurant mit Lebensmittelshop, eine Seilzugfähre zur Nachbarinsel, ansonsten rundum Wald. Tagsüber steigt die Temperatur auf über 30°C. In der Nacht gibt es Regen und Gewitter. Heute habe ich das Problem mit OpenCPN endlich gelöst. Für nur 13,-€ Liegegebühr pro Tag sind Strom, Duschen und Waschmaschine inklusive. Das nutzen wir hier. Ausnahmsweise bekommen wir das Passwort für das Restaurant-WLAN.

#### **Sa. 08.06. Hafentag in Suninsalmi / Tirmo**

Vormittags will Heidi ihre Fernsehserie aus der Mediathek sehen. Mittendrin ist die Verbindung mit der Lunatronic-Mast-Antenne weg. An Land im Service-Raum ist eine direkte Internetverbindung möglich. Ich will abends noch eine kleine Wanderung unternehmen. Der Hausmeister hatte Heidi von einem Wanderweg am Ufer erzählt. Ich gerate in ein Privatgelände, werde fast feindlich zurück geschickt. Die Inseln sind anscheinend total in Privatbesitz.

#### **So. 09. und Mo. 10.06. Suninsalmi / Tirmo - Laivasilta / Lovisa 21 sm Seg., 2 sm Mot.**

Früh morgens setzt Starkwind aus West ein. Die Libra liegt an einer Heckboje zum Schwimmsteg. Der Wind in dem Sund steht direkt auf das Heck. Es klatscht und schaukelt erbärmlich. Unerwartet geht die Lunatronic wieder. Ich komme endlich dazu, den Bericht zu schreiben. Abends beruhigt sich der Wind. Wir wollen noch ablegen, weg hier. Morgen ist wieder Starkwind aus der gleichen Richtung prophezeit. Ungelesen schicke ich den Bericht per E-Mail ab. Um 21:30 Uhr legen wir ab. Wir lassen noch die Seilzugfähre durch. dann ziehen wir bei achterlichem Wind im Suninsundet nur die Genua, Geschwindigkeit bis 5 kn. Später wechsele ich auf Fock 1, wir wollen nicht zu früh in Lovisa sein. Die weißen Nächte hier sind hell genug, so dass wir die unbeleuchteten Tonnen trotzdem sehen. Wir halten uns exakt an die abgespeicherte Route durch die teils sehr engen Wege. Nur die Hauptzufahrt zum Hafen von Lovisa ist befeuert. Die Marina liegt am nördlichen Ende der Lovisaviken. Beim Anlegen um 3 Uhr ist es schon recht hell, die Sonne noch unterm Horizont. Ich mache einen Rundgang an Land. Das Hafembüro öffnet von 9 bis 21 Uhr. Nach 5 Stunden Schlaf gehen wir

zum Hafenmeister. Ein junger Abiturient versieht den Dienst. Die Liegegebühr mit komplettem Service ist 20,- €. Es gibt ein freies WLAN. Für 10,-€ bekommen wir ein aktuelles Hafenhandbuch für Finnland. Von unserem Segelfreund Jaska hatten wir bisher die Ausgabe 2015. Wir frühstücken. Dabei hören wir deutsches Internet-Radio. Ich dusche und aktualisiere den Bericht. Erst um 17 Uhr gehen wir in das übersichtliche Zentrum des Ortes. Optisch dominierend ist eine neugotische Kirche. In einem Supermarkt ergänzen wir unsere Vorräte. Ich bin gerade zurück, da läuft ein eigenartiges Boot ein, vorn mit drei grünen Drachenköpfen, hinten ein Ringelschwanz, ein Mast mit aufgetuchtem Rahsegel und darunter noch etwas Segelähnliches. Als Heidi kommt, sieht sie einen Krankenwagen. Ein Besatzungsmitglied hat sich den Arm gebrochen. Heidi erfährt, das Boots-Unikum kommt aus Russland. Der künstlerische Erbauer will mit seinen Leuten nach Oslo, und am 20. Juli in Rostock sein. Sie finanzieren die Reise mit Spenden.

#### **Di. 11.06. Lovisa - Haapasaari - Hamina 34 sm Seg., 21 sm Mot.**

Um 8:30 Uhr legen wir ab. Nach 5 sm können wir segeln. Wir folgen der geplanten Route nach Haapasaari. Vor 4 Jahren in Kotka haben wir uns mit Jaska aus Helsinki getroffen. Er und seine Frau Hilikka wollten damals mit ihrer Bavaria nach Haapasaari und hatten es uns auch empfohlen. Wir wollten damals zügig nach Stockholm zu schwedischen Freunden. Die Einfahrt in das rundum geschützte Hafenbecken von Haapasaari ist äußerst eng. Der kurze Gästeschwimmsteg soll am Kopfende 2,2 m, an den Seiten 1,5 m bzw. 1,7 m tief sein. Ein Motorboot ist schon da. Ich will rückwärts an der freien Seite längsseits gehen. Das Boot stößt an etwas Festes an. Wir legen uns quer ans Kopfende. Der Motorbootfahrer will demnächst ablegen. Ich versuche noch einmal die Libra um 180 Grad gedreht von Hand zu verholen. Wieder stoppt das Hindernis unter Wasser. Auf einem Schild lese ich: Hafengebühr 10,-€ im Kiosk zu bezahlen, der täglich für drei Stunden öffnet. Es gibt keinen Strom, kein Wasser. Die nächsten zwei Tage soll Starkwind aus Ost sein. Nach einer halben Stunde legen auch wir ab, stoßen dabei auf der anderen Seite des Stegs auch an einem Stein, an dem vielleicht die Mooringkette des Schwimmstegs hängt. Gegen Abend wird der Wind immer schwächer. Wir bringen es nur auf 4 sm Segeln, die restlichen 15 sm mit Motor. Um 21:30 Uhr sind wir in Hamina an einem nagelneuen Schwimmsteg. Das Motorboot von Haapasaari ist schon da. Das Paar kommt gerade aus der Sauna. Von ihnen bekommen wir die Code-Nr. und zwei gelochte Plastik-Schlüssel für Dusche und Toilette. Dann fahren sie weg.

#### **Mi. 12. bis Fr. 14.06. Hafentage in Hamina**

Nach dem Frühstück gehen wir zur Rezeption. Es sind keine Öffnungszeiten angegeben, nur zwei Telefonnummern. Wir wählen die erste, ein Mann meldet sich und ist kurz danach mit seinem Auto da. Wir behalten die Schlüssel, melden uns abends zur Sauna an. Auf Heidis inniger Bitte erhalte ich von Jussi auch das Passwort für das WIFI-Netz. Mit der Lunatronik-Antenne habe ich sogar an Bord Empfang. Heidi kann ihre Fernsehfolge sehen. Nachmittags geht sie in die Stadt. Ich habe noch ein Motorproblem zu lösen. Im vorigen Jahr wurde die Förderleistung der Kühlwasserpumpe wegen Verschleiß der seitlichen Messingplatten immer schwächer. Ein unbenutzter Impeller schaffte bedingt Abhilfe. Ein befreundeter Segelfreund empfahl mir, anstelle der Simmerringe dichte Kugellager. Bei ihm sind sie schon 2 Jahre in Betrieb. Ich wurde im Internet fündig. Im Winter baute ich sie ein. Weiter habe ich die innere Messingplatte gewendet und außen einen neuen Nirodeckel montiert. Noch in Rostock bemerkte ich, durch das Kugellager auf der Wasserseite kommt etwa ein Tropfen Wasser pro Sekunde. Vielleicht habe ich nicht die richtigen Lager bestellt. Ich baue einen noch intakten Simmerring ein. Inzwischen zeigte sich, auch die zwei abgedichteten Lager hintereinander auf der Motorseite lassen etwas Öl durch, ca. 1 bis 2 cm<sup>3</sup> pro Stunde. Einen zweiten Simmerring habe ich noch. Den baue ich heute Nachmittag ein. Beim Probelauf tropft es an einem Rohrstopfen am Pumpengehäuse. Mit dem Wundermittel Pantera sollte es jetzt dicht bleiben. Abends nutzen wir für eine Stunde die Sauna, auch am nächsten Tag noch einmal. Am Donnerstag befassen wir uns intensiv mit der Vorbereitung des geplanten Transits durch den Saimaa-Kanal, der zur Hälfte durch Russland verläuft. Das ist verbunden mit dem Ausklarieren bei der finnischen Coast Guard auf der Insel Santio, Einklarieren 44 sm weiter vor der ersten Schleuse bei Vyborg und wieder russische und finnische Grenzkontrolle mitten im Kanal. Es sind acht Schleusen zu passieren mit insgesamt 76 m Höhenunterschied. Am Nachmittag vermittelt Jussi ein Telefonat mit der finnischen Coast Guard, und wir lassen uns bestätigen, dass wir, wenn das Wetter passt, Sonnabend früh 8 Uhr auf Santio abgefertigt werden können. Während es gestern noch sonnig und warm war, ist es heute bedeckt und zunehmend windig. Auch am Freitag warten wir noch in Hamina. Wir gehen beide in die Stadt, besichtigen das zentral gelegene Rathaus, die orthodoxe, die lutherische und die älteste Kirche hier. Die Straßen der Altstadt von Hamina sind ringförmig um das Rathaus angelegt. Es gibt noch Bastionen der alten Festungsanlagen. Alle 2 Jahre, als nächstes 03. - 08.08.2020, wird hier das International Military Music Festival "Hamina Tattoo" veranstaltet.

#### **Sa. 15.06. Hamina - Santio - Brusnicnoe Schleuse / Saimaa-Kanal 40 sm Seg., 26 sm Mot.**

Wir legen nachts 2 Uhr ab, um bis 8 Uhr zum Ausklarieren beim finnischen Zoll auf der Insel

Santio zu sein. Es ist bedeckt, diesig, teils Sprühregen. Nach 7 sm mit Motor segeln wir teils mit Fock, teils mit Genua vor Wind. Um 7 Uhr rufen wir per Funk "Santio passport controll". Die Antwort kommt: "8 Uhr". Als wir 15 Minuten vor 8 Uhr anlegen, sind schon drei weitere Boote dort. Ein kleineres finnisches Segelboot "Green Pepper" mit einem jungen Paar hat noch abends Hamina verlassen. Sie haben Urlaub, wollen nach Kuopio, wo sie zu Hause sind, fahren jedes Jahr durch den Kanal. Was wir nicht wussten, man darf auf Santio vor der Abfertigung übernachten. Die finnische Coast Guard kontrolliert die Pässe. In die zu Hause vorbereitete Crewliste müssen noch Datum, Transit von Santio nach Lappeenranta eingetragen werden und meine Unterschrift. Dann bekomme ich 5 Kopien mit Stempel zurück. Wir überqueren die russische Grenze. Unmittelbar danach werden alle Boote nacheinander von der russischen Coast Guard auf englisch gerufen, die Position und wie viele Personen an Bord abgefragt. Ich soll noch einmal wiederholen und nenne die Ziffern zusätzlich auf russisch. Das wird verstanden. Mit günstigem Wind aus NW segeln wir die direkte Route bis vor die Hafeneinfahrt von Vysotsk. An Vyborg geht es vorbei bis vor die erste Schleuse Brusnicnoe. Das Anlegen an einer höheren Bretterwand ist nicht ganz einfach. Der russische Zollbeamte darf die Leinen nicht annehmen (Verbot wegen Verletzungsgefahr und Versicherungsproblem). Ich steige über unseren Seezaun mit stabilem Nirorohr zwischen den mittleren Stützen hoch. Die großen Poller sind ca. 3 m von der Kante weg. Wir übergeben zwei mal Crewliste, eine gibt es abgestempelt zurück, weiter Passkopien und Kopie der Bootsregistrierung (Flaggenzertifikat des BSH). Dann kommt auch die "Green Pepper". Sie wollen noch fünf russische Schleusen weiter bis zur finnischen Passkontrolle. Wir bekommen die Erlaubnis, westlich oberhalb der Schleuse zu übernachten. Es ist 20 Uhr, als wir an einem kleinen Steg mit Hecktonnen fest sind. An Land gehen wir nicht. Später kommt noch ein kleines Segelboot "Fiffi" auch von Santio. An Bord sind zwei russische Männer. Wir sehen sie am nächsten Tag noch einmal uns entgegen kommen, als wir uns der finnischen Grenze nähern. Sie waren vor uns weiter gefahren. Bei der Rückfahrt liegt "Fiffi" auf unserem jetzigen Platz, hat hier wohl seinen festen Liegeplatz.

#### **So. 16.06. Brusnicnoe Schleuse - Ankerbucht Saimaa-See 30 sm nur Motor**

Um 9 Uhr nach dem Frühstück an Bord fahren wir weiter. Alle Schleusen haben einen Hub um 10 m. Es gibt zwei Schwimmpoller, mal Ostseite, mal Westseite. Außer einer Leine von der Mittelklampe, die ich über eine Winsch festlege, hängen wir zur Sicherheit noch eine Vor- und Achterleine auf den großen Haken des Schwimmpollers. Das zügige Schließen erfolgt ohne allzu große Wasserwirbel. Es strömt durch Öffnungen von unten. Zwei Stunden müssen wir vor der Pälli-Schleuse warten. Erst kommt ein Holzfrachter von oben, dann ein zweiter von unten. In der Schleuse ist die Zollkontrolle. Sie dauert für die Frachter gefühlt unendlich. Als wir schließlich oben sind, müssen auch wir warten. Wieder Übergabe von Kopien. Schließlich erhalten wir unsere Pässe zurück mit zwei Stempeln und der Anmerkung T - T für Transit "Finland - Finland". Das war es aber noch nicht. Ein Beamter kommt an Bord. Er lässt sich den Motorraum, alle Backskisten und Staufächer öffnen. Ausräumen müssen wir nichts. Dann dürfen wir weiter. Hinter der Grenzlinie ist der Anleger für den finnischen Zoll. Es ist alles geschlossen, eine Telefonnummer an der Tür. Bevor wir anrufen können, kommt ein Auto, zwei Beamte, davon eine Frau. Abgeben muss ich die Kopie der Crewliste mit den russischen Stempeln. Kontrolliert werden die Pässe und auch kurz das Innere des Bootes. In den letzten zwei Schleusen ist ein großes Luxus-Motorboot mit dabei. Es hängt nur pro forma an einer kurzen Leine am Schwimmpoller. Die ganze Zeit läuft die Maschine. Heidi bekommt von den Abgasen Kopfschmerzen. Mit zusätzlichem Bugstrahlruder wird das Boot in der Mitte der Schleusen auf der Stelle gehalten. Am nächsten Tag jagen sie noch einmal mit 25 kn an uns vorbei. Um 19:50 Uhr sind wir aus der letzten Schleuse, eine halbe Stunde danach auf dem Saimaa-See. Die Sonne scheint. Im Kanal hatten wir 30°C, jetzt noch 25°C. Wir fahren statt nach Lappeenranta bis 22 Uhr weiter. In einer ruhigen Bucht gehen wir auf 5 m Wassertiefe vor Anker.

#### **Mo. 17.06. Ankerbucht - Puumala 25 sm Seg., 10 sm Mot.**

Wieder scheint die Sonne. Abends haben wir über 30°C. Im Hafen kommt ein Gewitter. Der Wind ist meist schwach, zeitweise aber auch über 10 kn. Die Route führt im Zick-Zack über breitere Wasserflächen aber auch durch teils sehr enge Durchfahrten. Eine eindeutige Betonung erleichtert

die Navigation. Wir müssen wegen unserer Masthöhe eine bestimmte Route einhalten, können nicht in jeden Winkel abbiegen oder Abkürzungen nehmen. Anhand eines finnischen Informationsheftes, das uns Jaska geschickt hat, habe ich schon in Rostock die Route in OpenCPN programmiert. Ansonsten hätten wir schnell die Orientierung verloren. Bei W bis NW Wind können wir große Strecken mit wenig Kreuzkurs segeln. Abends erreichen wir Puumala. Neben einer 24 m hohen Brücke ist ein Sportboothafen. Ein Touristik-Student Kalle versieht den Hafenmeisterdienst. Heidi kann ihn zur Herausgabe des WIFI-Passwortes überreden, um mit ihrer Fernsehserie auf dem Laufendem zu bleiben.

**Di. 18.06. Puumala - Savonlinna 42 sm Seg., 3 sm Mot.**

Heute haben wir durch Kap- und Düseneffekt bis über 30 kn Wind. Das bedeutet mehrfach Segelwechsel und einreffen, zeitweise bis zum 3. Reff. Nur für ein kurzes schmales Stück muss ich kreuzen. Etwas Aufregung verursacht eine uns vorher nicht bekannte Brückenbaustelle an einer unübersichtlichen Engstelle und davor eine Seilfähre. Alle weiteren Fähren tangieren uns nicht. Auch in Savonlinna ist eine neue 24 m hohe Brücke noch nicht ganz vollendet. So müssen wir aber nicht mehr durch die alten Klappbrücken, um in die von Jaska empfohlene Spahotel Casino Marina zu gelangen. Die Route hatte ich jedoch nicht mehr geändert. Wir haben hinter der Brücke dann doch den kürzesten sehr engen Weg gefunden. Um 21 Uhr erwarten uns unsere Freunde Hilikka und Jaska auf dem Schwimmsteg. Sie hatten unseren Weg schon ab Rostock anhand unseres AIS-Signals im Internet verfolgt. Wir liegen hier gut geschützt. Mit der Lunatronic-Antenne habe ich an Bord eine allerdings unsichere Verbindung zum WIFI des Hotels.

**Mi. 19.06. und Do. 20.06. Hafentage in Savonlinna**

Um 10 Uhr holen uns Jaska und Hilikka ab. Mit dem Auto machen wir zuerst eine kurze Rundfahrt durch die Stadt. Dann zeigen sie uns ca. 20 km entfernt die 1847 eingeweihte weltgrößte Holzkirche von Kerimäki. Sie ist 45 m lang, 42 m breit, 27 m hoch und hat 3000 Sitzplätze. Danach geht es nach Lusto zu einem recht informativen Museum über die Holzwirtschaft in Finnland. Am Nachmittag sind wir bei Hilikka und Jaska zu Hause in ihrer Sommerwohnung in Savonlinna. Dort und abends an Bord gibt es kurze heftige Gewitter. Am Donnerstag besichtigen wir gemeinsam die Burg Olavinlinna in Savonlinna. Hier verlief in 14. und 15. Jahrhundert die Grenze zwischen Schweden und Russland. Wiederholt gab es kriegerische Auseinandersetzungen. Zusätzlich zur Burg in Vyborg wurde auch hier 1475 eine Burg gebaut. 1743 wurde sie von den Russen erobert. Ab 1809 bis zum Ende des 1. Weltkrieges war ganz Finnland russisch. Ab 1870 wurde die Burg mehrfach restauriert. Im Juli finden hier seit 1967 jedes Jahr Opernfestspiele statt. Dann wollen wir schon auf dem Weg in Richtung Stockholm sein. Zum Mittag essen wir eine Spezialität: kleine gebratene Süßwasser-Fische, finnisch: "Muikku". Jaska und Hilikka sind heute mit ihrem kleinen Motorboot ins Stadtzentrum gekommen. Damit fahren wir durch die alten Klapp-Brücken, die jetzt nicht mehr geöffnet zu werden brauchen, zum Steg bei ihrer Sommerwohnung.

**Fr. 21.07. Savonlinna - Varkaus 34 sm Seg., 7 sm Mot.**

Wir fahren früh 6:30 Uhr ohne zu frühstücken aus dem Hafen. Bei auffrischendem Wind können wir die meiste Strecke segeln. Nachmittags gibt es wieder teils heftige Böen. Ich muss das Vorsegel wechseln und ziehe 2 Reffs ins Groß. Es gibt ein kurzes heftige Gewitter, während dessen ich das Groß berge. Dann ist vorübergehend Flaute. Eine zweite Regenfront lassen wir vor uns durch ziehen. Bis zur Schleuse Varkaus sind es 5 sm enge Zufahrt. Wir sind um 18 Uhr dort, mit uns noch einige Motorboote. Im Saimaa-See-Führer lese ich Zeiten: 6:30 - 8:00 und 15:00 - 18:00. Ich denke es sind die Öffnungszeiten. Bei der Rückfahrt wird uns klar, es sind Sperrzeiten wegen des Berufsverkehrs. Wir fahren als letzte in die Schleuse, weil wegen unseres Mastes eine Brücke geöffnet werden muss. Die "Pinkoya" hatte hier vor einem Jahr große Probleme, weil sie zu weit vorgefahren war und es keine Schwimmpoller gibt. Wir können ganz hinten die Vorleine um einen festen Haken in der Schleusenwand legen. Dann treibt eine leichte Strömung von hinten bei noch offenem Schleusentor die "Libra" quer. Ich starte den Motor und lege den Rückwärtsgang ein. Doch der erhoffte Schraubeneffekt ist zu schwach. Schließlich gelingt es mir, durch kurze Schübe vor und zurück bei Pinne hart steuerbord das Boot längs zur Wand zu bekommen und auch die Achterleine durch eine Leitersprosse hinter uns zu ziehen. Dann schließt das Tor hinten. Jetzt wird, was wir

schon wussten, vorn einfach das Tor einen Spalt geöffnet. Aus 4,5 m Höhe schießt ein kleiner Wasserfall in die Schleuse. Als die Achterleine unter Wasser zu kurz wird, hält Heidi das Boot hinten mit dem Bootshaken. Eine Leine ziehen wir: Die Vorleine müssen wir als Bucht etwa bei den Wanten durchziehen, weil hier das Boot breiter ist. Dann kann man es mit einer zusätzlichen Achterleine und evtl. einer dritten Leine auf der Mittelklampe besser längsseits halten. Beim Abwärtsschleuse soll die Position der Leine am Boot jedoch weiter hinten sein. Gleich hinter der Schleuse ist ein kleines Hafenbecken mit Heckbojen. Wir legen an. Nur Motorboote kommen ab und zu zum Tanken. Ansonsten sind wir allein. Die Hafengebühr von 12,-€, Strom zusätzlich 3,-€, soll man im Café bezahlen. Dort sehe ich noch einen jungen Mann mit dem Auto weg fahren. Später ist er kurz noch einmal da. Heidi kann bezahlen und bekommt den Code für Toiletten und Duschen. Nur an Strom hat sie nicht gedacht. Die Kästen mit den Steckdosen sind verschlossen. Wir haben aber ein freies WIFI und können auch die Wassertanks auffüllen.

**Sa. 22.06. Varkaus - Leppävirta 7 sm Seg., 6 sm Mot.**

Gegen 8 Uhr legen wir bei blauem Himmel ab. Die ersten 5 sm sind eine enge kanalartige Strecke. Ab 9 Uhr segeln wir. Wolken ziehen auf und der Wind wird frischer. Jetzt erst checken wir das Wetter. Grib-Daten und YR auf dem Smartphone zeigen ab Mittag Regenschauer. Jaska hatte uns eine noch voraus liegende Marina empfohlen. Sie liegt am Ende einer schmalen Bucht westlich der Hauptroute. Wir sehen mehrere Anleger, einige offensichtlich privat. Im Windschatten auf der Westseite ist ein großes Schild an einem Campingplatz mit Hütten. An der Rezeption mit Restaurant bezahlen wir, auch die Nutzung von zwei Waschmaschinen, Strom und Duschen extra. Gegenüber ist zwar ein zweiter Gastanleger, jedoch unter Wind und wohl mit weniger Komfort. Nachmittags sind wiederholt Regenschauer. Im Ort gibt es zwei Supermärkte. Der erste ist geschlossen, der zweite 1 km weiter. Der St.-Hans-Tag zur Sommersonnenwende ist in Finnland Feiertag.

**So. 23.06. Leppävirta - Ankerbucht nördlich der Konnuksen-Schleuse 3 sm Seg., Mot. 7 sm**

Beim Ablegen 8:30 Uhr haben wir noch die Vorstellung, heute Kuopio zu erreichen. Wir liegen stärker unter seitlichem Wind als gestern. Tagsüber soll es auf 15 bis 20 kn aus W auffrischen. Nur den Weg zurück bis zur Hauptroute segeln wir unter Fock. Dann kommt der Wind fast von vorn, und zum Segeln ist es zu eng. Als wir uns der Schleuse Konnuksen nähern, wird von doppelt rot auf eine zusätzlich blinkende weiße Lampe geschaltet. Wir fahren eine kleine Schleife. Dann öffnet sich das Tor. Diesmal klappt das Festmachen besser. Ich habe zwei Leinen mit Buchten vorbereitet, eine vor den Wanten, die andere in Höhe der Fock-Winschen. Der Hub ist nur 0,5 m bis 1 m. Wir erreichen einen großen Poller oberhalb der Kante. Auch hier wird einfach das vordere Tor geöffnet, um das Wasser einzulassen. Die Windböen sind sehr heftig. Nördlich der Schleuse fahren wir abseits der Route in eine Bucht. Auf nur 3 m Wassertiefe fällt der Anker. Trotz einer ein geschälten und auf den vorderen Klampen belegten Hahnepott schwimmt das Boot beträchtlich. Erst gegen Abend wird der Wind ruhiger und hat auf NW gedreht. Morgen soll es schwach windig sein. Wir entscheiden, lieber früh beim hell werden zu starten, als nachts anzukommen.

**Mo. 24.06. Ankerbucht Konnuksen - Kuopio 22 sm Seg., 7 sm Mot.**

Um 4:30 Uhr gehen wir Anker auf. Die Sonne scheint. Nach einer Stunde enges Fahrwasser können wir segeln. Die letzten drei Stunden müssen wir kreuzen. Mit Genua und auffrischendem Wind, in den Böen bis 20 kn, wird es harte Arbeit. Um 12 Uhr legen wir in der Kallamarina von Kuopio an. Die Hafengebühr wird im Restaurant bezahlt. Wir nutzen die Gelegenheit für ein reichhaltiges Mittagmenü. Die Folge für mich sind am Nachmittag meine alten Reflux-Probleme. Die neuen finnischen Segelfreunde, denen wir in Hamina und auf Santio begegnet sind, müssen heute arbeiten. Während Heidi schon in die Stadt geht, ändere ich die Verkabelung von Bordbatterien, Lichtmaschine und Landstrom-Ladegerät. In der letzten Zeit wurden die Batterien zu langsam geladen. Als Ursache habe ich lockere Klemmverbindungen festgestellt. Das war Anlass, über eine generell verbesserte Schaltungs-Lösung nachzudenken. Ich habe an verschiedenen Plätzen im Boot insgesamt sieben AGM-Batterien, Gesamtkapazität ca. 400 Ah. An der Lichtmaschine ist zusätzlich ein Sterling-Hochleistungsregler installiert. Die empfohlene bisherige Lösung sind Trenn-Dioden für die einzelnen Batteriebanken. Die Messleitung für den Regler kann nur an eine der Batterien angeschlossen werden. Je nach Ladezustand der übrigen Batterien können diese evtl. überladen oder

zu schwach geladen werden. Für den Anlasser habe ich eine separate Starterbatterie, an die keinerlei weitere Verbraucher angeschaltet sind. Die z. T. getrennten Verbraucher-Batterien habe ich ohnehin immer parallel genutzt und damit auch gleichmäßig wieder geladen, um schädliche Tiefentladungen zu vermeiden. Bei der neuen Lösung sind jetzt alle Verbraucherbatterien über dicke Leitungen fest parallel geschaltet, haben aber aus Sicherheitsgründen noch getrennte Hauptschalter unmittelbar an den Batterien. Trenndioden führen nur zur Starterbatterie. Deren Ladespannung ist um 0,7 V niedriger, aber ausreichend. Die Startvorgänge ziehen kurzzeitig zwar einen hohen Strom, das bedeutet aber nur einen Bruchteil der Amperestunden-Kapazität. Ich habe alle vorhandenen Trenndioden parallel geschaltet, da beim Anlassen auch aus den Verbraucherbatterien ein hoher Strom gezogen werden kann. Diesen Lösungsvorschlag hatte ich schon vor einigen Jahren im Internet gefunden. Ein Nutzeffekt ist der bessere Wirkungsgrad, weil die Verlustleistung an den Trenndioden entfällt. Abschließend muss ich die sog. "Boost"- und Erhaltungsladungs-Spannung der IUoUo-Kennlinie neu einstellen. Ein weniger kritisches Problem bemerke ich erst später. Die Ladekontrolllampe brennt nicht mehr und zeigt damit keinen Ausfall der Lichtmaschine oder einen kaputten Keilriemen mehr an. Der Grund, meine Hochleistungslichtmaschine hat keinen Anschluss D+ oder 61 mehr, weil ich vor einigen Jahren durch einen Einstellfehler den internen Regler zerstört habe. Die Lichtmaschine hat nur Gleichrichterioden für den Batterie-Anschluss B+. An diesem Punkt sind die Erregerwicklung des Rotors und auch die Ladekontrolllampe angeschlossen. Mit Trenndioden war hier bei stehendem Motor keine Spannung vorhanden. Der Strom durch die Ladekontrolllampe floss durch die Erregerwicklung und den Regler nach Masse. Jetzt liegt hier die volle Batteriespannung an. Durch die Erregerwicklung fließt bis der Motor läuft bei "Power On" der Maximalstrom von 3 bis 4 A. Die richtige Funktion der Lichtmaschine sehe ich an den Anzeigen der Batterie-Monitore im Cockpit, die Spannung und Lade- bzw. Entladestrom anzeigen. Eine einfache und zu den zwei Ersatz-Lichtmaschinen kompatible Lösung habe ich vorerst nicht.

#### **Di. 25.06. Hafentag in Kuopio, unser Umkehrpunkt**

Morgens ist wieder strahlender Sonnenschein. Als wir gegen Mittag in die Stadt gehen, setzt leichter Nieselregen ein. Wir besichtigen die Domkirche, kaufen in einer originellen Markthalle und auf dem Markt vor dem Rathaus ein. Am späten Nachmittag kommen unsere neuen finnischen Freunde von der Fahrt durch den Saimaa-Kanal. Sie sind hier zu Hause, arbeiten hier, Rosemarie als Frauen-Ärztin, Anti als Manager. Sie haben eine komfortable Wohnung, vermieten mehrere Apartments, haben ihr größeres Segelboot verkauft und die kleinere "Green Pepper" jetzt zum Segeln auf dem Saimaa-See. Demnächst wollen sie nach Spanien reisen, dort eine Ferienwohnung und ein neues größeres Segelboot kaufen. Zum Abendessen laden sie uns in ein traditionsreiches Restaurant "Don Camillo" ein. Das Gebäude war mal eine Bank, und in dem Tresor lagerten die finnischen Gold-Reserven. Ihr Boot haben sie in einem großen Segelclub nördlich von Kuopio. Sie zeigen uns auch ihre Wohnung. Für beide ist es die zweite Ehe. Rosemarie hat eine 16jährige Tochter Carmen und einen 14jährigen Sohn Robert. Carmen spielt uns auf dem Klavier sehr ausdrucksvoll ein Stück von Chopin vor. Anti hat eine erwachsene Tochter.

#### **Mi. 26.06. Kuopio - Järvisydän / Porosalmi 63 sm Motor bei Flaute, 2 Schleusen**

Früh um 6 Uhr haben wir in Kuopio abgelegt. Vorher bin ich mit dem PC auf die Terrasse des Restaurants gegangen, um den Reisebericht zu schicken. Bis zum Liegeplatz reicht das WIFI auch für die Lunatronic-Antenne nicht. Die Sonne scheint, aber der Wind ist und bleibt fürs Segeln zu schwach. Bei der Konnuksen-Schleuse blinkt es rot und weiß. Zwei Boote kommen aus der Schleuse, aber das Tor geht wieder zu. Ein finnischer Motorbootfahrer zeigt uns: am Wartesteg rechts kann man an einer Kette ziehen und auch mit dem Schleusenmeister telefonieren. Die Instruktionen nur auf Finnisch konnten wir nicht interpretieren. Vor der Schleuse Varkaus sehe ich dichten Autoverkehr über die Klappbrücke. Es ist doppelt rot. Jetzt wird mir klar, die Zeiten im Saimaasee-Führer sind Sperrzeiten, nicht Öffnungszeiten. Es ist 16:25 Uhr. Wir legen in der kleinen Marina an. Im Café erfährt Heidi die Telefonnummer der Schleuse, die auch im Führer steht. Wir müssen die Vorwahl +358 ergänzen. Um 18 Uhr können wir schleusen. Das klappt mit unseren zwei Leinen inzwischen besser. Es ist jetzt stark bewölkt und sieht bedrohlich nach Regen aus. Wir fahren noch 21 sm. Jaska hatte uns die Marina Porosalmi mit Hotel & Spa Ressort empfohlen. Um

22:30 Uhr legen wir an. Ein finnischer Segler aus Vaasa hilft dabei und informiert uns. Die Rezeption ist schon geschlossen, aber WC und Duschen sind geöffnet.

#### **Do. 27.06. Hafentag in Porosalmi**

Das Wetter ist bedeckt, zeitweise regnet es. Porosalmi Hotel & Spa Resort Järvisydän ist eine exklusive Hotel-Anlage mit Restaurant, Wohnmobil-Stellplatz, Luxus-Hütten, Hausbooten, einem teils überdachten Schwimmbad und reichlichen Erlebnis-Angeboten. Die Gebäude sind mit viel altem Holz gebaut. Der Schwimmsteg ist jetzt zu Beginn der Saison mehrheitlich von Motorbooten belegt. Heidi knüpft Kontakte. Ich arbeite am PC und bearbeite endlich Fotos für die Schiffergilde.

#### **Fr. 28.06. Porosalmi - Savonlinna 24 sm Seg., 1 sm Mot.**

Wir legen 6 Uhr ab. Die Sonne scheint und der Wind nimmt von anfangs 10 kn auf bis zu 20 kn im Tagesverlauf zu. Ein zweiter Segler folgt uns. Er nimmt Abkürzungen, die wir uns nicht trauen. Er ist schneller als wir. Schon um 11 Uhr steuern wir wieder die Marina beim Spa Hotel in Savonlinna an. Mit Hilikka und Jaska essen wir noch einmal gebratene "Muikku". Zusammen gehen wir in die große Domkirche. Nachdem wir uns von unseren Freunden verabschiedet haben, nutzen wir bis zum späten Abend die Waschmaschinen im Hotel. Die Nutzung ist in der Liegegebühr enthalten.

#### **Sa. 29.06. Savonlinna - Puumala 28 sm Seg., 20 sm Mot.**

Wir starten wieder sehr früh. Zunächst geht es durch die neue 24 m-Brücke bei Laitaatsilta. Eine lange Strecke nach Westen kreuzen wir. Zuletzt müssen wir bei Wind direkt von vorn und mehreren engen Durchfahrten noch 3 Stunden motoren. Früh schien die Sonne, jetzt ist es bedeckt. Erst gegen 19 Uhr legen wir in Puumala an. Für unsere Bootslänge ist ganz innen noch ein Platz frei.

#### **So. 30.06. und Mo. 01.07. Hafentage in Puumala**

Die Wetterprognose ist so, dass wir bis zum Wochenende auf der Strecke nach dem Kanal bis zur finnischen Zollstation auf Santio immer wieder starken Westwind gegen an haben würden. Am Sonntag kontaktieren wir einen finnischen Segler und einen Motorbootfahrer, den wir von der Herfahrt von Santio kennen. Sie empfehlen uns einige interessante Anlege-Möglichkeiten für die verfügbare Zeit. Bisher ist uns kein anderes deutsches Boot begegnet. Immer wieder werden wir von den Finnen interessiert befragt. Nachmittags wechsele ich das alte Original-Großsegel gegen das neuere wegen eines kleinen Risses an der Naht neben einer Lattentasche. Das neuere war im Winter beim Segelmacher. Heidi geht jeden Abend für 1,5 Stunden in die Frauen-Sauna. Am Montag ist für den Nachmittag etwas Regen angesagt. Der Wind kommt vorübergehend frisch aus Süd. Wir bleiben auch heute. Wir wandern am Ufer bis zu einer Bunkeranlage aus dem Krieg und besichtigen die große 1832 fertig gestellte Holzkirche mit separatem Glockenturm. Auf dem Friedhof sind 231 im Zweiten Weltkrieg Gefallene beigesetzt. Mit einem Aufzug kann man zu der Brücke hoch fahren und hat einen interessanten Ausblick.

#### **Di. 02.07. Puumala - Ruuhonsaaret 15 sm Mot. bei Flaute**

Nachts und vormittags regnet es zeitweise. Gegen Mittag verlassen wir den Hafen. Zum Wasser nach füllen müssen wir vor dem Hafenbüro noch einmal anlegen. Dann fahren wir zur Tankstelle. Wir müssen ca. 1/2 Stunde warten, weil ein Motorboot wohl hunderte Liter Diesel und Wasser tankt. Ein anderes Segelboot wollte sich vordrängeln, muss aber auch warten. Bei uns geht es mit 61 Liter Diesel für 87,60 € wesentlich schneller. Bei 66 Motor-Stunden seit Rostock waren es nur 0,9 Liter pro Stunde. Es ist kaum Wind. Wir fahren nur mit Motor. Unterwegs gibt es ein Gewitterschauer. Dabei sind vorübergehend mal 10 kn Wind. Wir legen an einem Steg mit Heckbojen in einem Naturhafen auf der Insel Ruuhonsaaret an. Es ist eine der Empfehlungen unserer Bekanntschaften von vor zwei Tagen. Hier ist Natur pur. Im Wald Grillplätze, eine Blockhaus-Sauna und einfache Kompost-Toiletten. Die Mücken halten sich bisher einigermaßen zurück. Mückenspray ist aber empfehlenswert. Für den Liegeplatz bezahlt man eine Spende von 5,- € pro Tag und Boot, Sauna extra. Für die Sauna muss aber erst Holz gesägt und gehackt werden.

#### **Mi. 03.07. Hafentag auf Ruuhonsaaret**

Nachts hat es intensiv geregnet. Auch tagsüber soll es weiter Regen geben. Nach dem Aufstehen nehme ich ein kurzes Bad im See bei ca. 18°C Wassertemperatur. Eine böse Überraschung erlebe ich morgens auf der Toilette. Plötzlich juckt und brennt es überall am Hintern. Die Erklärung: eine Unzahl von Mückenstichen. Prophylaxe: die Region vorher mit Mückenspray einsprühen. Heidi

lindert meine Schmerzen mit Voltaren-Gel. Ich teste mein vor über 2 Wochen scheinbar ausgefallenes Hörgerät. Der vermutete Wackelkontakt am Hörer bestätigt sich nicht. Vielmehr sind die Mikrofon-Öffnungen verstopft, vermutlich durch Sonnenschutzmittel. Nach Herausdrücken von 2 Stiften lässt sich das Gehäuse öffnen und reinigen. In dem Klappfach, wo u. a. das Hörgerät war, entdecke ich einen Fehler, der einen zusätzlichen Stromverbrauch zu Folge hatte. Für einen früher genutzten CD-Player habe ich einen kleinen Reglerschaltkreis ein gebaut, der 12 V in 5 V wandelt. Ein Elektrolytkondensator am Ausgang war defekt und verursachte einen Kurzschluss. Der Regler hat den Strom am Ausgang auf 1 A begrenzt und wurde heiß. Den CD-Player haben wir nicht mehr mit, weil ich die Musik auf einem USB-Stick gespeichert habe. Bei Heidis Smartphone bohre ich zwei Löcher in den Gehäuse-Deckel und ziehe eine Schnur hindurch. Die Anregung kam von einem finnischen Segler, der sein Handy im Saimaa-See versenkt hat. Abends gehen wir in die Blockhaus-Sauna.

#### **Do. 04.07. Ruuhonsaret - Satamosaari 22 sm Seg.**

Heute brauchen wir den Motor nur zum Ab- und Anlegen. Wir benötigen etwas über 4 Stunden bei 5 bis 6 kn Fahrt, nur raumer bis achterlicher Wind. Angesagt waren 10 kn Wind, gemessen haben wir 20 kn. Auch die Insel Satamosaari ist wie ein Hufeisen geformt. Innen Anlegestege mit Heckbojen, mehrere Wald-Saunen zur Selbstbedienung, alles wie auf Ruuhonsaret, eine Natur-Idylle. Die Sonne scheint. In der Bucht ist es fast windstill. Links und rechts von uns sind russische Segler aus St. Petersburg. Gegenüber hat ein schwedischer Zweimaster aus Trosa festgemacht. Weiter vorn liegt ein Traditionsegler vor Anker. Kinder springen wie wild ins Wasser. Dann kommen noch ein finnisches Motorboot und eine Art Passagier-Dampfer, der nach paar Stunden wieder weg ist. Ich umwandere eine Hälfte der Insel. Abends sind wir wieder in der Sauna, nacheinander, Frauen und Männer jeweils maximal je 2 Stunden.

#### **Fr. 05.07. Satamosaari - Lappeenranta 14 sm Seg., 3 sm Mot.**

Der Wind ist umgesprungen, kommt aus SE bis S. Damit können wir ohne zu kreuzen segeln, außer Motor für kurze Abschnitte. Nach 4 Stunden um 13 Uhr sind wir in Lappeenranta. Wir legen schon am ersten Gäste-Anleger an. Windgeschützter läge man weiter innen. Dafür haben wir einen kurzen Weg zu den jährlich neu gestalteten Sand-Skulpturen und zur alten Festung. Beim Innenhafen treffen wir noch einmal die russischen Segler, mit denen wir in den zwei Natur-Häfen Kontakt aufgenommen haben. Ein Sturmtief zieht südlich von uns über die baltischen Staaten, ein zweites folgt hinterher. Es soll hier vorübergehend gar nicht so starken östlichen Wind, leider aber auch unbeständiges Wetter bringen. Wir wollen morgen die Rückfahrt durch den Saimaa-Kanal wagen.

#### **Sa. 06.07. Lappeenranta - Brusnicnoe Schleuse 26 sm Mot., 7 Schleusen**

Als wir aufwachen, regnet es intensiv. Um 9 Uhr hört der Regen auf und wir rufen per Telefon die Mälkiä-Schleuse, ob wir in den Kanal einfahren dürfen. Eine halbe Stunde später sind wir drin und eine weitere halbe Stunde danach eine Etage tiefer. Drei Schleusen sind noch Finnland. Die Kansolan - Silta - Klappbrücke öffnet per Fernbedienung, sobald wir uns nähern. Kurz dahinter kommt ein Frachter mit Holz entgegen, später noch einer. Viel Platz ist nicht zwischen dem steinigen Ufer und dem Schiff. Das Echolot zeigt noch über 3 m, sonst sind es ca. 5 m. Durch AIS-Abfrage erhalte ich folgende Daten des ersten Schiffes: Name "Ante" St. Peterburg, 82 m x 12 m x 2,6 m, 5,6 kn, Ziel: Imatra. Bei Nuijamaa kurz vor der Grenze zu Russland ist die finnische Pass- und Zollkontrolle. Ich melde mich per Telefon. Von der Crewliste erhalte ich fünf abgestempelte Kopien. Einzutragen sind Abfahrts- und Zielhafen Lappeenranta und Santio, Datum und geplante Ankunft. Der Zoll sind zwei weitere Beamten, mit denen ich eine Zoll-Deklaration ausfüllen muss, wie viel Alkohol, Zigaretten, Tiere, Waffen. Auf der Hinfahrt hatten wir das nicht. Um 12:50 Uhr geht es weiter über die Grenze. In der Pälli-Schleuse ist die russische Kontrolle. Ähnlich wie auf der Hinfahrt werden die Pässe abgestempelt, eine Crew-Liste und eine Kopie des Flaggen-Zertifikates verbleiben dort, zwei mal Crew-Liste erhalte ich mit Stempel zurück. Das Boot wird inspiziert, alles geöffnet, aber nichts groß ausgeräumt. Problemlos geht es durch die nächsten vier Schleusen. Immer ist schon von weitem doppelt grün und das Tor auf. Wir haben auf jeder Seite vier Fender und zwei Leinen als Schlaufe zum Überhängen auf einen Schwimmpoller. Meistens ist er auf der Westseite. Wir haben uns vorher notiert, wo in welcher Schleuse. Die letzte Schleuse, die

Brusnitnoe zeigt auch schon zwei mal grün. Wir rufen an, dass wir über Nacht bleiben wollen. Die Anlegestelle ist oberhalb der Schleuse. Unterhalb wird morgen früh die zweite russische Kontrolle sein, bevor wir weiter fahren dürfen. Gegenüber am Steg liegt ein Plattbodenschiff. Die Holländer wollen auch nach Santio.

#### **So. 07.07. Brusnitnoe Schleuse - Santio - Klamila 55 sm Motor, 1 Schleuse**

Gegen 7 Uhr rufen wir die Schleuse an. Die muss noch mit Wasser gefüllt werden. Dann geht es nur für uns rasant die letzten 8 m zurück auf Meeresspiegel. Beim Anlegen unten auf der Ostseite vor der russischen Passkontrolle sind im Bereich nahe der Schleuse auch Festmacher-Ringe. Als wir bei der Hinreise ankamen, waren wir nicht weit genug vor gefahren, haben die großen gelben Poller weiter an Land benutzt. Diesmal versucht der russische Grenzbeamte sogar zu helfen, als das Boot durch Strömung abzutreiben droht. Mit dem Bootshaken erreiche ich noch rechtzeitig einen Ring. Zur Kontrolle werde ich in die Büro-Baracke gebeten. Es geht schnell: Passkontrolle, Abgeben der Crewliste, Kopien von Pass und Flaggen-Zertifikat. Um 7:40 Uhr legen wir ab. Bei der Durchfahrt des Hafens von Vysotsk werden wir von einem der dort fest gemachten russischen Coast-Guard-Boote nur beobachtet. Andere Boote wurden früher hier auch schon kontrolliert. Wir haben unseren AIS-Transponder eingeschaltet. Auf dem weiteren Weg bis Santio werden wir nicht per Funk gerufen. Der Wind ist so schwach, dass nicht einmal das Groß eine Unterstützung für den Motor gebracht hätte. Der Holländer wollte erst um 8 Uhr schleusen. Kurz nach Vysotsk jagt er an uns vorbei. Wir sehen ihn kurz noch einmal von weitem, als er Santio wieder verlässt. Inzwischen hat uns ein russisches Segelboot eingeholt. Es sind Sergej und Tatjana, die wir schon auf Ruuhonsaari und in Lappeenranta getroffen haben. Sie wohnen in Vyborg, haben das Boot aber in Hamina. Dorthin fahren sie nach der Kontrolle auf Santio weiter. Wir wollen nur noch 11 sm nach Klamila. Die finnischen Grenzer wollen die Pässe sehen, Crewliste mit russischen Stempeln und die finnische Zolldeklaration von Nuijama. Ein Beamter geht alleine auf die Boote. Als er zurück kommt sage ich lächelnd: "Nobody on board?" Er lächelt zurück. Auf halbem Weg nach Klamila bemerke ich, dass aus dem Kontroll-Schlauch der Kühlwasser-Entlüftung nur unregelmäßig das Wasser sprudelt, und aus dem Auspuff dampft es. Das Problem hatten wir im Mai schon einmal auf der Warnow vor Warnemünde bei frischem Wind von vorn. Damals kam der Temperatur-Alarm. Auch jetzt kommt im Seewasserfilter nur spärlich Wasser an. Wie in Rostock puste ich mit einem kurzen Schlauch in die Zufluss-Öffnung des Filters. Kurzzeitig kommt Wasser, dann wieder zu wenig. Es ist kein Wind. Wir sind im freien Wasser. Nach einem kurzen Stück Richtung Ufer, lasse ich den Anker ab. Ich überprüfe die Wasserpumpe. Der Impeller ist in Ordnung. Mit einer großen Luftpumpe für das Schlauchboot versuche ich die Verstopfung zu beseitigen. Es sind im Saildrive wahrscheinlich Reste alter Seepocken vom Vorjahr zurückgeblieben. Erst als ich auch in Richtung Motor gepumpt habe, kommt wieder regelmäßig Wasser. In Klamila spüle ich dann noch mit einem Wasserschlauch. Als ich das auch in Richtung Motor mache, fliegt in der Kajüte die Manschette der Seewasser-Fußpumpe ab, die über ein T-Stück an den Kühlwasserschlauch angeschlossen ist. Die Folge: ein kleiner Eimer Wasser in der Bilge. Wieder mal hatten wir Glück im Unglück, dass es nicht schon im Kanal passiert ist. Klamila liegt in einer geschützten Bucht. Es gibt einen Kleinboothafen und einen einfachen Gastanleger mit Heckbojen. Um 21 Uhr findet Heidi noch jemand, der für uns das Service-Gebäude mit seiner Chipkarte öffnet. Mit einem Holzstück bleibt die Tür bis zum nächsten Tag geöffnet. Die 15,- € Hafengebühr stecken wir in einen Briefkasten. Nachmittags hat ein Kiosk geöffnet, wo man sich normalerweise melden soll.

#### **Mo. 08.07. Klamila - Hamina 16 sm Seg., 2 sm Mot.**

Heidi sieht Einheimische, die am Hafen Teppiche waschen. Eine Frau spricht deutsch. Sie hat mal in Stuttgart gearbeitet. Heidi erfährt viel Interessantes. Als sie erwähnt, dass wir unseren 53. Hochzeitstag haben, bekommt sie zum Abschied einen kleinen handgewebten Teppich geschenkt. Um 12 Uhr legen wir ab. Wir haben meist raumen Wind. Die Vorhersage war 10 kn, gemessen haben wir Spitzen bis 20 kn infolge von Düsen- und Kap-Effekten zwischen den zahlreichen Inseln. Bei zuletzt frischem Wind von vorn steuern wir gegen 16 Uhr Hamina an, Anleger Tervasaari. Im Kiosk begrüßen wir wieder Jussi. Für den Abend buchen wir eine Stunde Sauna. Auch Internet haben wir hier über WIFI per Lunatronic sogar an Bord.

**Di. 09.08. Hafentag in Hamina**

Der Vormittag vergeht mit PC-Arbeit. Am Nachmittag gehen wir zum Einkaufen in die Stadt. Das Wetter ist kühl, Windvorhersage 4 - 5 Bft, mehr als gestern. Abends ist wieder die Sauna gebucht.

**Mi. 10.07. Hamina - Tirmo / Suninsalmi 36 sm Seg., 10 sm Mot.**

Der Wind wechselt heute immer wieder in Stärke und Richtung, zwischen 10 bis 12 kn um Nord und Flaute. Entsprechend oft muss ich die Segel bedienen, Genua ausbaumen und halsen. Nach einigen engen Passagen erreichen wir erst 21:30 Uhr den Hafen am Sunin-Sund, wo wir schon auf der Hinfahrt waren. Hier warten die finnische Segelfreunde Anu und Kalevi. Wir kennen uns seit 2013 aus Reposari. Bis Mitternacht sind wir bei ihnen an Bord. Sie fahren am nächsten Tag weiter gen Osten nach Lovisa und Hamina. Sie müssen meistens motoren gegen den Wind.

**Do. 11.07. Tirmo - Porkala 29 sm Seg., 22 sm Mot.**

Statt sonnig ist es heute bewölkt. Der Wind kommt wieder variabel aber um Ost. Wir haben kein festes Ziel, nur nach Helsinki wollen wir nicht hinein. Dort waren wir schon wiederholt. Ich habe zwei Häfen westlich von Helsinki im Auge. Heidi meint, wir könnten im freien Wasser durch die Nacht segeln. Nach einer Stunde Segeln ist um 18:30 Uhr absolut Flaute. Mit Motor queren wir die Dampferlinien südlich von Helsinki. Der nächste brauchbare Hafen Porkala ist noch über 20 sm entfernt. Um 21:40 Uhr kurz vor Sonnenuntergang nimmt ein Boot der Coast Guard Kurs auf uns. Kommen Sie aus Tallin? Wir antworten auf die Fragen woher und wohin. Sie wünschen uns gute Fahrt und drehen ab. Später jagen sie noch einmal an uns vorbei auch Richtung Porkala. Inzwischen ist es schon relativ dunkel, nicht mehr so hell wie im Juni. Die Route ist auf dem PC programmiert. Die teils sehr engen Tonnenpaare sehen wir erst, wenn sie dicht vor uns sind. Beim Anlegen ist es schon nach Mitternacht. An den drei freien Plätzen steht zwar "Privat", aber um diese Zeit kommt bestimmt keiner mehr.

**Fr. 12.07. Porkala - Jussarö 12 sm Seg., 21 sm Mot.**

Um 9 Uhr legen wir ab. Die Sonne scheint. Nach 1 sm können wir Segel setzen. Bei anfangs leichtem Wind aus SW haben wir eine längere freie Strecke, dabei nur einen Holeschlag. Es frischt bis 15 kn auf, als wir in einen engen Weg an der Südseite einer großen Inselgruppe einbiegen. Die Sonne ist weg und der Wind genau von vorn. Bis Hanko ist es zu weit. Ekenäs liegt weit landeinwärts. Dort waren wir 2015. An der Südseite der vielen Inseln liegt Jussarö mit einem Naturhafen. Noch 2 Stunden motoren wir, bis wir gegen 18 Uhr dort anlegen. Der Steg mit Heckbojen ist am Freitag-Abend voll belegt. Ganz innen ist für uns noch eine Lücke. Inzwischen scheint wieder die Sonne. Es gibt ein kleines Café, wo man auch bezahlt, auch Strom, am Steg aber keinen Wasserschlauch. Im Wald sind Grillplätze und Trocken-WC wie am Saimaa-See. Auch die Sauna fehlt nicht. Bis 1967 wurde auf der Insel Eisenerz gefördert. Dann wurde sie militärisch genutzt. Jetzt sind Teile der Insel eine Geister-Stadt und nicht alles ist zugänglich.

**Sa. 13.07. Jussarö - Kasnäs 39 sm Seg., 7 sm Mot.**

Wir legen bei strahlender Sonne und leichtem Wind aus NW bis N um 9 Uhr ab. Mit Anliegerkurs sind wir mittags bei Hankö. Viele Boote sind am Wochenende unterwegs. Ich will noch weiter. Mit Kreuzkurs bei inzwischen 10 kn Wind haben wir zunächst relativ freies Wasser. Um 17:30 Uhr ist vorübergehend Flaute. Dann sind es plötzlich 15 bis 20 kn Wind. Ich muss im enger werdenden Wasser häufiger wenden. Dann ändert sich die Richtung. Wir können anliegen. Zum Reffen ist kein Platz. Mit über 6 kn fahren wir mehr als Rumpfgeschwindigkeit. Am Abzweig nach Kasnäs bergen wir die Segel. Nach weiteren 3 sm erreichen wir den großen Bootshafen. Die Gästeplätze sind alle belegt. Wir finden noch eine Lücke. Am Steg steht "Reserviert". Als wir fest sind, kommt ein junger Mann, fragt, wann wir weiter fahren. Morgen käme das Boot, auf dessen Platz wir sind. Wir dürfen die Nacht bleiben. Es gibt freies WIFI. Wir holen aktuelle GRIB-Daten. Dabei sehen wir, dass der Starkwind heute nur westlich von Hanko war. Die weiteren Aussichten passen nicht zu unserem Plan, zügig Richtung Stockholm voran zu kommen. In zwei Tagen kommt ein Tief, dass hier bis 30 kn Wind aus Ost und Regen bringt. Die Gastplätze an der Außenseite hier sind ungeschützt.

**So. 14.07. Hafentag in Kasnäs**

Heute ist Sonnenschein. Unser beabsichtigtes Ziel Utö ist bei dem variablen und und drehenden Wind um Nord zu unsicher. Ob wir dort geschützt liegen können, ist auch fraglich. Wir suchen nach

Alternativen in der Nähe. Als auf der Innenseite des Stegs ein Platz frei wird, legen wir gleich um. Hier haben wir allen Service, gutes Internet und können auch einkaufen. Mit 27,- € ist es aber ausgesprochen teuer. Für zusätzlich je 4,- € nutzen wir zwei mal die Waschmaschine.

#### **Mo. 15.07. Kasnäs - Rosala 6 sm Mot.**

Mittags legen wir ab. Der Wind ist schwach. Wir wollen nach Rosala verlegen. Die Bucht ist rundum geschützt. Ich habe eine Route vorbereitet. In der Bucht finden wir nur kleine alte Stege, nicht den erwarteten Gasthafen. Wir legen an einem wackligen Steg an. Dabei steckt der Kiel schon im Schlamm. Heidi findet eine Frau. Sie erklärt uns, der richtige Hafen ist in der Nachbarbucht. Dann sehe ich, wir haben die im Hafenhandbuch angegebene Position nicht beachtet. Dort ist dann alles o. k. Die Liegegebühr ist mit 15,- € angegeben, aber hinzu kommen 5,- € für Strom, für Duschen 2,- € pro Person, und wenn man in die Sauna will noch einmal je 4,50 €. Damit ist es teurer als in Kasnäs, wo die Zusatzkosten inklusive waren. Wir wandern 2 km zum Hauptort. Dort ist ein Wikinger-Zentrum als Museum. Abends und nachts kommt der erwartete Regen, nur der Starkwind bleibt so gut wie aus. Wir haben uns nicht getraut, weiter zu fahren. Für die meisten anderen war die Wetterprognose kein Grund zum Bleiben. Es ist ein reges Kommen und Gehen. Abends sind die Häfen übervoll.

#### **Di. 16.07. Hafentag in Rosala**

Wir haben unsere Planung geändert. Statt auf kürzestem Weg wie 2015 plane ich eine mehr nördlichere Route in zwei bis drei Etappen durch das Insel-Archipel Saaristomeri und die Aalands, auch weitere mögliche Ausweichhäfen. Früh morgens ist es trocken und schwach windig. Dann setzt längerer Regen ein. Wir bleiben noch eine Nacht. Während ich gestern Internet über die Lunatronic-Antenne an Bord hatte, geht heute nichts mehr. Solche Ausfälle hatte ich schon mehrfach. Später war wieder alles normal, diesmal bis zum Reiseende nicht mehr. Hier haben wir ausreichende WLAN-Feldstärke nur an Land. In Kasnäs habe ich aktuelle oeSENC-Karten geladen. Ausgerechnet bei den finnischen Karten hat der Download abgebrochen. Während ich jetzt schreibe, versuche ich es hier erneut. Wieder bricht der Download bei ca. 66% ab. Eigentlich soll OpenCPN oeSENC-Karten automatisch aktualisieren. Das ist mir schon 2018 bei den norwegischen Karten nicht gelungen. Ich praktiziere eine sog. Offline-Installation. Nach dem Kauf im Internet muss ich die für meinen PC mittels einer sog. Fingerprint-Datei lizenzierten Karten anfordern, erhalte darauf eine E-Mail mit einem Download-Link. Auf diese Weise kann man Karten auch für einen anderen PC herunterladen. Ein Jahr lang erhält man aktualisierte Karten-Updates, die man auf gleiche Weise anfordert.

#### **Mi. 17.07. Rosala - Korpoström 41 sm Seg., 1 sm Mot.**

Wir legen früh 6 Uhr ab. Die Sonne scheint. Bei leichtem von Ost auf Nord drehenden Wind ist es ein gemütliches Segeln durch die Inselwelt des Saaristomeri. Es geht zurück vorbei an Kasnäs zunächst mit nördlichem Kurs, dann in Richtung Westen. Mittags springt der Wind um auf West bis SW. Wir kreuzen über teils breitere Wasserflächen aber auch durch betonnte Engen. Das erfordert eine aufmerksame Navigation. Nach 18 Uhr erreichen wir Korpoström. Der Hafen ist voll. Wir finden für unser kleines Boot noch eine Lücke. Allerdings müssen wir die Heckboje des Nachbarbootes mit benutzen. Wir können die übliche Abend-Sauna nutzen, getrennt für Frauen und Männer, aber zur gleichen Zeit. Vor dem Restaurant spielt eine Live-Kapelle zum Tanz auf.

#### **Do. 18.07. Korpoström - Sottunga, Aaland-Inseln 28 sm Seg., 2 sm Mot.**

Auch diesmal gehören wir zu den ersten, die ablegen. Wieder scheint die Sonne bei leichtem Wind um Nord. Viele Boote nutzen den Motor. Mittags passieren wir den Leuchtturm Gustav Dahlen. Hier erst beginnen die Aaland-Inseln. Uns begegnen die riesigen Fähren auf ihrem Weg zwischen Turku, Mariehamn und Stockholm. Der Wind hat aufgefrischt. Es ist nach 15 Uhr, als wir den Hafen der Insel Sottunga ansteuern. Es scheint längst alles belegt zu sein. Wir entdecken eine Lücke, die aber schmaler ist als unser Boot. Die Boote werden auseinander geschoben, und Fender an Fender quetschen wir uns dazwischen. Die Bootsnachbarn aus Estland helfen uns. Es kommen immer noch Boote. Sogar der Tankstellensteg ist abends belegt. Etliche fahren weiter, wohin weiß ich nicht. Bei der kleinen Gaststätte herrscht Hochbetrieb. In der Nähe des Hafens ist die Kirche mit separatem Glockenturm. Ich mache eine kleine Wanderung auf einem beschilderten Rundweg von

3 km. Die Alternative mit 8 km ist mir zu viel.

**Fr. 19.07. und Sa. 20.07. Sottunga - Rödhamn - Öregrund 69 sm Seg., 12 sm Mot.**

Wir legen wieder ganz früh ohne Frühstück ab. Trotz des schwachen Windes segeln wir, während fast alle anderen uns per Motor überholen. Um 12 Uhr nach nur 13 sm liegt Degerby querab. Hier sind noch viele Plätze frei. Um 15 Uhr diskutieren wir, ob wir die Insel Rödhamn mit ihrem Naturhafen anlaufen. Wir bergen die Segel und fahren in die geschützte Bucht. Der Steg ist voller Boote. Davor liegen schon etliche andere vor Anker. Wir waren 2013 hier. Es gibt keinerlei Versorgung, keinen Strom, kein Wasser, nur Trocken-Toiletten. Heidi ist bedient. Wir fahren aus der anderen Ausfahrt weiter. Wie es in Mariehamn spät abends aussieht, kann man sich ausmalen. Unsere schwedischen Freunde, die wir in ihrem Sommerhaus auf der Insel Blidö nördlich von Stockholm besuchen wollen, sind noch für eine Woche verreist. Wir nehmen Kurs nach Nordost hinüber nach Schweden. Wir sehen mehrere schwedische Boote mit Kurs auf Mariehamn. Der Juli ist in Skandinavien der Haupt-Urlaubs-Monat. Mit zuweilen nur 1 kn Geschwindigkeit schweben wir durch die Nacht. Es ist traumhaft. Faszinierend ist der glutrot aufgehende Mond. Wir sind immerhin schneller als ankern. Von anderen Seglern hören wir, dass 4,5 kn die Mindest-Geschwindigkeit ist, was im Bedarfsfall der Motor gewährleisten muss. Um 10 Uhr biegen wir beim Leuchtturm Svartklubben in den Weg nach Öregrund ein. Um 15 Uhr fahren wir in den Hafen. Am Kopfende des Gästestegs werden wir von einer Frau des Hafenkontors in eine Lücke ganz innen eingewiesen. Wieder drängeln wir uns zwischen die Nachbarboote. Am Heck muss ich eine am Grund verankerte Mooring-Leine anbinden, die vorn am Steg aufgenommen wird. Dann sehe ich, wir hängen mit dem Ruder über der Leine des Nachbarbootes. Nach Lösen der Leine und mit dem Bootshaken bekommen wir unser Boot frei. Der 20. Juli ist aus verschiedenem Grund ein besonderes Datum. Heute wird unser ältester Enkelsohn 29 Jahre alt. Die Eltern sind bei ihm in München. Wir gehen in ein Restaurant "Bojabas" und essen eine köstliche Fischsuppe.

**So. 21.07. Öregrund - Gävle 40 sm Seg., 9 sm Mot.**

Wir starten mit Sonnenschein und achterlichem Wind. Schon vormittags frischt es auf. Mit einem Reff und Fock 1 segeln wir beim Leuchtturm Björn durch eine enge betonnte Passage. Über Land ziehen sich dunkle Wolken zusammen. Bei der Ansteuerung von Gävle springt der Wind um auf West von vorn. Die immer enger werdende Tonnenreihe fahren wir noch zwei Stunden mit Motor. Optisch unschön ist eine Zellstoff- und Papier-Fabrik. An Land sind riesige Berge von Holz. Im Hafen gibt es ein Container-Terminal. Zwischendurch kommt etwas Regen. Das Anlegen an einem nicht begeharen Ausleger bei leichter Querströmung ist nicht ganz einfach. Ich halte das Boot mit dem Bootshaken fest, während Heidi unter dem Seezaun auf dem Bauch liegend eine Leine durch eine Öse fädelt. Hinterher fällt mir ein, wir hätten den Bojenhaken nehmen sollen. Zwei junge Männer nehmen die Vorleinen ab. Es stellt sich heraus, sie sind für das Hafembüro zuständig. Die Bezahlung der Hafengebühr erfolgt am Automaten mit Kreditkarte. Der Liegeplatz mit Strom kostet 150,- SEK, für 250,- SEK sind Dusche, eine Stunde Sauna und Waschmaschine inklusive. Das nutzen wir am nächsten Tag aus.

**Mo. 22.07. Hafentag in Gävle**

Nachmittags gehen wir in die Stadt. Wir sind überrascht von der lebhaften Atmosphäre, die wir nach der tristen Zufahrt nicht vermutet hatten. Gävle hat eine historische Vergangenheit. Mehrfach wurde es durch Brände verwüstet und wieder aufgebaut. Sehenswert sind das traditionsreiche Grand-Hotel, das Rathaus, ein Schloss, ein klassisches Theater, eine moderne Konzerthalle, die Dreifaltigkeits-Kirche, eine Esplanade wie in Helsinki und ein Stadtpark.

**Di. 23.07. Gävle - Insel Synskär 25 sm Seg., 2 sm Mot.**

Heute wollen wir uns mit Andrea und Karsten von der SY "Happy Our" treffen. Wir sind uns mehrfach in Norwegen begegnet. Sie waren in diesem Jahr bis Haparanda und Törrehamn, nördlichstes Ende der Ostsee. Wir haben einen angenehmen Segeltag mit meist achterlichem Wind nach Norden. Etwas nördlich von Norsundet liegt die kleine Insel Synskär. Dort ist ein kurzer Steg, eine Heckboje und sonst nur Natur. Die Zufahrt ist nicht ganz einfach. Die "Happy Our" ist von Norden kommend schon vor uns da. Als wir ankommen, sind weitere schwedische Boote dort. Wir gehen längsseits. Wir haben uns den ganzen Abend gegenseitig viel zu erzählen.

**Mi. 24.07. und Do. 25.07. Synskär - Herräng 61 sm Seg., 22 sm Mot.**

Als nächstes sind wir mit unserer Tochter Anne in Herräng verabredet. Mit ihr waren wir bereits 2013 dort. Mehrfach war sie hier zu einem internationalen Tanzfestival. Es sind ca. 80 sm bei angesagtem variablem Wind. Wir planen eine Nachtfahrt. Bei dem sommerlichen Wetter nutzen wir zunächst den Seewind-Effekt parallel zur Küste südwärts. Nach einer Wende nördlich von Gävle fahren wir bei drehendem Wind einen großen Bogen in Richtung Öregrund. Es wird eine ruhige Mondschein-Nacht. Noch vor Öregrund müssen wir morgens um 7 Uhr wegen Flaute den Motor starten. Am Vormittag ist zwar wieder Wind aber in den engen Fahrwassern direkt von vorn. Um 12:30 Uhr legen wir in Herräng an. Die wenigen Gastplätze sind ganz innen vor einem Restaurant. Als Anne bald darauf kommt, genießen wir das Mittagsbuffet. Am Nachmittag kaufen wir ein. Heidi geht mit Anne anschließend zu einem Workshop für Steptanz.

**Fr. 26.07. Herräng - Insel Blidö 16 sm Seg., 34 sm Mot.**

Wir legen um 6 Uhr ab. Frühstück gibt es unterwegs. Leider ist der Wind so schwach, dass wir überwiegend mit dem Motor fahren müssen. Beim Leuchtturm Svartklubben geht es auf der freien Bottensee südwärts. Erst als wir nachmittags beim Leuchtturm Simpnäsklubb hinter die Inseln einbiegen, frischt der Wind auf. Zunächst kommt er direkt von vorn. Schließlich können wir noch 12 sm bis vor dem Sund zwischen den Inseln Yxlan und Blidö segeln. An der Bucht Söderfladen haben unsere schwedischen Freunde Margareta und Bertil ein Sommerhaus. Wir waren schon zwei mal hier an ihrem kleinen Steg. Bis nach Sonnenuntergang sitzen wir auf ihrer Terrasse.

**Sa. 27.07. und So. 28.07. Hafentage auf Blidö**

Bei herrlichem Hochsommer-Wetter genießen wir die Gastfreundschaft unserer Freunde. Wir kennen uns von einem Winterurlaub 2003 in Südtirol. Am ersten Abends sind wir mit ihnen bei einem Sommerfest ihres Bootsklubs. Endlich komme ich auch dazu, den Bericht zu aktualisieren. Über Bertils I-Phone kann ich die E-Mail schicken. Das Datenvolumen von Heidis Smartphone ist für diesen Monat verbraucht.

**Mo. 29.07. Blidö - Lökholmen 19 sm Seg., 5 sm Mot.**

Bei gutem Segelwind von 4 - 5 Bft aus Nordost bis Ost segeln wir durch teils enge Durchfahrten südwärts. Die letzten 5 sm bei dichtem Bootsverkehr im schmalen Sund haben wir den Wind von vorn. Sogar ein Container-Schiff Richtung Stockholm und schnell fahrende Passagier-Fähren begegnen uns hier. Vor dem recht vollen Hafen von Sandhamn ist ein Gewühl von Booten. Wir fahren ein kleines Stück weiter zur gegenüber liegenden Insel Lökholmen. Beide Inseln liegen an der Außenkante des Stockholmer Schärengartens. Die Plätze in dem ersten Hafenbecken sind für Mitglieder des Königlichen Schwedischen Segelklubs KSSS reserviert. Zwischen engen Felswänden kommen wir in das innere Becken. Hier muss man mit Heckanker anlegen. Wir finden auf der Landseite einen Platz, leider auf Leggerwall.

**Di. 30. und Mi. 31.07. Hafentage auf Lökholmen**

Durch eine schmale mit Felsen abgeriegelte Lücke kommt die nächsten Tage konstant ein frischer Nordwind. Meinen 16 kg schweren Brittany-Klappanker mit Bleileine habe ich zunächst wohl etwas zu kurz fallen lassen. Trotz Reitgewicht von ca. 10 kg slippt er am nächsten Morgen. Wir binden ab, fahren eine Schleife und legen den Anker weiter achtern aus. Am nächsten Tag legen vom Schwimmsteg gegenüber mehrere Boote ab. Dabei wird von unserer Seite ein über Kreuz liegender Anker mit aufgeholt. Ich freue mich zu früh, dass es nicht unser ist. Das nächste Boot erwischt unsere Leine. Es dauert etliche Minuten bis ein Helfer mit einem Schlauchboot kommt. Dann lässt der unseren Anker einfach fallen, so dass er quer über mehrere andere liegt. Auf mein Rufen hin holt er den Anker wieder hoch und rudert ein Stück zurück. Wenige Stunden später ist meine Leine wieder lose. Ohne viel Kraft ziehe ich ihn hoch. Mit Hilfe anderer Segler wird unser Boot zunächst längsseits zum Steg geholt. Dann legen wir wieder ab. Gegenüber ist noch eine Lücke frei. Wir liegen endlich mit dem Bug zum Wind. Die letzte Nacht können wir beruhigt schlafen. Die Insel Lökholmen ist ein bewaldetes kleines Naturparadies. An den Stegen gibt es Strom und auch Wasserhähne. Es ist aber verboten, den Tank zu füllen oder das Boot zu waschen. Nach längerem Fußmarsch gibt es ein Bretterhaus mit Spültoiletten und warmen Duschen. Sogar eine Sauna ist da, die Heidi auch nutzt. Die Gästehäfen auf Sandhamn und auf Lökholmen werden

vom KSSS in gutem Zustand erhalten. Heidi kommt mit einem jungen Mädchen in Kontakt. Das Boot der Großeltern liegt unter deutscher Flagge in dem reservierten Becken. Sie erfährt, dass diese Mitglied in dem Klub sind, und das Boot auch im Winterlager bei Stockholm bleibt. Ein Shuttle-Boot fährt jede volle Stunde zur Nachbarinsel Sandhamn. Dort war früher eine Zoll- und Lotsenstation. Jetzt herrscht da am Hafen dichter Touristen-Rummel. Geht man etwas weiter, findet man ruhige Gassen mit kleinen Holzhäusern. Der überwiegende Teil der Insel ist Kiefernwald auf Sandboden. Früher wurde aus einer Sandgrube Ballast für die Segelschiffe geholt, deshalb der Name Sandhamn.

**Do. 01.08. Lökholmen - Dalarö 19 sm Seg., 4 sm Mot.**

Auch wir wollen endlich weiter. Der Wind kommt immer noch mit bis zu 20 kn aus Nord, soll aber abnehmen. Mit dem Anker holen wir einigen Schlamm ins Boot. Ich ziehe die Fock 1, lasse aber noch einige Meilen den Motor mitlaufen. Als mehr Platz ist, ziehe ich auch das Groß mit 2 Reffs. Damit geht es dann südwärts. Am Nachmittag lasse ich ein Reff heraus. Um 16:30 Uhr bergen wir südlich von Dalarö die Segel und fahren hinten herum in den Askfatshamn. Wir werden in eine freie Box mit Baum-Ausleger eingewiesen. Diesmal nutze ich den Bojenhaken, um eine erste Verbindung zu schaffen. Dann kann ich in Ruhe Achterleine und Spring durch die Ösen ziehen. Der Hafenmeister ist ausgesprochen freundlich und spricht perfekt deutsch. Es gibt WIFI, und Heidi kann endlich wieder aus der Mediathek ihre Fernsehserie sehen. Ich gehe bei herrlichem Sonnenschein über den Berg in den Ort und mache Fotos. Heidi geht abends in die Frauen-Sauna. Bei den Männern ist noch alles kalt. Später wurde dort der Ofen auch eingeschaltet.

**Fr. 02.08. Dalarö - Nynäshamn 24 sm Seg., 2 sm Mot.**

Am Vormittag gehen wir beide in den Ort. In einem kleinen Laden kaufen wir Natur-Lachs-Filet, geräucherte Shrimps, ein Glas Matjes, einheimische Kartoffeln, Tomaten und Eier. Wir bezahlen 815 Kronen. Ein Stück weiter ist ein Bankomat. Ich bekomme dort 2.000 Kronen als Limit. Bei einem weiteren Versuch gibt es noch einmal den gleichen Betrag. Der restliche Einkauf im ICA ist dann billiger. Um 12:40 Uhr legen wir ab. Wir kommen an der Festungs-Insel vorbei. Von unserem ersten Stockholm-Segeltörn 1993 mit einem Charterboot habe ich davon zwei Fotos. Heute ist südlicher Wind um 10 kn. Zunächst kreuze ich mit Fock 1. Später wechsele ich auf die größere Genua, die ich meistens noch mit der Winskurbel nachholen muss. Um 19 Uhr erreichen wir den Fährhafen Nynäshamn. Der Gasthafen ist riesig. Ohne lange zu suchen, gehen wir innen an einen langen Schwimmsteg längsseits. Zum Hafenkantor und den Sanitäreinrichtungen ist es weit.

**Sa. 03.08. Nynäshamn - Trosa 22 sm Seg., 1 sm Mot.**

Am Vormittag gehen wir in die Stadt. Sie bietet keine besonderen Sehenswürdigkeiten mit Ausnahme der in roter Farbe weithin sichtbaren 1930 erbauten Kirche auf einem hohen Felsen. Mittags legen wir ab. Der Wind ist auf Nord, dann auf Ost umgesprungen. Die geplante Route führt südwärts in Richtung Landsort. Nördlich der Insel Öja biegen wir kurz in Richtung West ab. Etliche Boote segeln vor uns. Meine geplante Route macht einen größeren Schlenker südwärts. Es gibt aber eine sehr schmale Abkürzung. Ein Segelboot kommt uns diesen Weg entgegen und auch ein Motorboot rast in elegantem Bogen neben uns hindurch. Kurz entschlossen biege ich ein. Heidi sitzt in der Kajüte vor dem PC und ruft: "Zu früh!" Ich ändere den Kurs, muss dann noch halsen, sechs Leinen ziehen, die Genua herum holen. Dann sind wir schon durch die Enge. Unser Schutzengel war wieder dabei. Auf dem Track sind wir zu kurz über den flachen Haken gefahren. Aus der anderen Richtung ist es einfacher. Zur Ansteuerung ist ein großer weißer Punkt auf einem Felsen und eine rote Tonne des Hauptfahrwassers. Ich glaube auch noch weitere Markierungen gesehen zu haben. Wir erreichen wieder unsere Route, die zunächst nordwärts in Richtung Södertälje, dann nach Westen zu der schmalen Zufahrt nach Trosa führt. Um 17:30 Uhr haben wir angelegt. Dann erst sehen wir, der Platz ist reserviert für "dockspot.com". Damit kann man per Internet Plätze reservieren. Wir gehen zum Hafenmeister. Wir sollen umlegen. Weiter innen wird es zu flach für uns. Ganz vorn ist noch eine freie Heckboje. Als wir fest sind, kommt ein Boot, das auch zu viel Tiefgang hat. Der legt sich mit Heckanker außen an den Kopf des Stegs. Abends gehe ich noch ein kurzes Stück in Richtung des Ortes.

**So. 04.08. Hafentag in Trosa**

Ich weiß, 1993 waren wir auch hier, habe aber keine Erinnerung mehr. Nach unseren knappen Aufzeichnungen sind wir um 21 Uhr angekommen, am Tag darauf um 16 Uhr weiter gefahren. Erst als wir uns den Videofilm über die Reise ansehen, kommt die Erinnerung. Wir sind wegen Regen und Starkwind geblieben. Damals konnten wir mit der Moody 425 mit 1,83 m Tiefgang bis vor das Sanitärgebäude fahren und haben dort an einem Katamaran längsseits gelegen. Als wir dann zu einer beabsichtigten Nachtfahrt gestartet sind, mussten wir nach Oxelösund ablaufen. Auch diesmal haben wir in der Nacht und morgens Regen. Wir bleiben hier. Der Tag wird dann doch freundlich. Wir gehen in die an einem Flüsschen gelegene malerische Stadt mit hübschen Holzhäusern. Bei der historischen Kirche kehren wir um. Trotz vieler Touristen herrscht eine angenehme Atmosphäre. Nur Heidi ist etwas sauer. Das versprochene WIFI ist defekt und schon in Nynäshamn reichte es nicht bis zum Liegeplatz. Abends geht sie zur Entschädigung in die Sauna, während ich schreibe.

**Mo. 05.08. Trosa - Oxelösund 27 sm Mot.**

Der Wetterbericht besagt variablen Wind 3 bis 4 Bft um Süd. Es ist überwiegend bewölkt. Wir legen um 10 Uhr ab. Wie zu erwarten, haben wir den Wind fast nur von vorn. Die Route führt durch oft enge Schärenfahrwasser. Der Wind ist frischer als angesagt, 15 bis bis über 20 kn, 4 bis 5 Bft. Ich ziehe das Groß gleich mit 2 Reffs bei mitlaufendem Motor. Wir können uns nicht entschließen, auf kurzen breiteren Strecken, die Fock zu ziehen und zu kreuzen. Unterwegs geht der Motor unerwartet aus. Der hintere Dieseltank ist leer, obwohl ich vor kurzem noch mit einem Draht geprüft hatte. Möglicherweise ist durch Krängung vom Großsegel Luft in die Dieselleitung gekommen. Bei der Durchfahrt des Saevösundes kommt mir eine optische Erinnerung. Dieses Bild habe ich von unserer Fahrt 1993 im Gedächtnis behalten. Heute früh war der Naturhafen Broken eine Alternative. Bei der Vorbeifahrt sehen wir die sehr schmale mit kleinen Tonnen markierte Zufahrt. Das Liegen mit Heckanker ist uns von Lökholmen unangenehm in Erinnerung. In den Hafen Badhusviken von Oxelösund fahren wir um 16:30 Uhr. Wir legen noch einmal um, weil die Heckboje zu dicht am Steg liegt. Wenig angenehm ist ein permanenter leichter Schwell. Später erfahren wir von anderen Seglern, im Gasthafen Fiskehamn war es noch unangenehmer und wegen einer Regatta sind die Plätze reserviert.

**Di. 06.08. Oxelösund - Arkösund 6 sm Seg., 8 sm Mot.**

Wir legen noch vor 8 Uhr ab. Anfangs können wir bei leichtem Wind segeln. Wegen der erwarteten Flaute müssen wir den Rest motoren und bleiben schon in Arkösund. Wir waren 2013 hier. Jetzt machen wir eine neue Bekanntschaft: Dorothea und Ronny mit einer HR 31 "SY Tournessol 2" und einem 8 Monate alten Baby. Sie nutzen das Babyjahr für den Segeltörn. Auf den nächsten Etappen haben wir die gleichen Ziele. Als nächstes wollen wir in eine Ankerbucht fahren. Sie haben das Hafenhandbuch "Havneguiden 8" mit vielen Empfehlungen.

**Mi. 07.08. Arkösund - Ankerbucht Håskö Lisselön 17 sm Seg., 1 sm Mot.**

Wir legen früh ab, weil ab Mittag der Wind auf Süd dreht. So können wir segeln, müssen zuletzt doch kreuzen. Die Ankerbucht Lisselön ist auch in meinem "Havneguiden 10". Ronny und Dorothea fahren zunächst zur Insel Härstena, kommen dann aber zu uns, wobei sie uns immer per AIS verfolgen können. In der Bucht gibt es blaue Mooring-Bojen des schwedischen Kreuzerklubs. Es ist aber noch Platz für Ankerlieger und ein Holzsteg mit Kiosk. Dorthin rudern wir mit dem Schlauchboot unserer neuen Freunde. Anstelle der Hahnepott schäkele ich in die Ankerkette nur einen kurzen Stropp ein, der direkt am Bug befestigt ist. Das verringert das Schwojen des Bootes und Einrucken der Ankerkette.

**Do. 08.08. Håskö Lisselön - Fischerhafen Flatvarp 7 sm Seg., 14 sm Mot.**

Wir sind wieder einige der ersten, die weiterfahren. Es soll auch heute in eine Bucht gehen. Leider ist der Wind schwach und variabel. Mittags ruft Ronny an. Sie sind im kleinen Hafen Flatvarp. Wir ändern unser Ziel und fahren mit Motor. Über Land sehen wir dicke schwarze Wolken mit intensivem Regen. Auch wir werden unterwegs ebenso wie unsere Freunde vor dem Hafen nicht verschont. Dazu blitzt und donnert es wiederholt um uns herum. Heidi hat Angst. Windböen bleiben so gut wie aus. Im Hafen liegen wir an einer Spundwand. Ich

nutze eines meiner zwei Fenderbretter. Eine Nacht liegt man ohne Hafengebühr. Dafür haben wir aber keinerlei Service. Im Winter werden an Land Boote abgestellt.

#### **Fr. 09.08. Flatvarp - Figeholm 37 sm Seg., 11 sm Mot.**

Wir wissen seit einigen Tagen, zum Wochenende kommt ein Sturmtief. Wir brauchen einen sicheren Hafen. Zunächst hatte ich auf Västervik orientiert. Dann fragt Ronny, wie es in Figeholm wäre. Dort waren wir auf der Hinfahrt. Es sind 48 sm. Wir stellen uns den Wecker und legen ohne Frühstück noch vor Sonnenaufgang ab. Bei leichtem Westwind segeln wir im inneren Schärenweg. Um 8:30 Uhr liegt die Zufahrt von Västervik querab. Eine Fähre Visby - Västervik - Nynäshamn begegnet uns. Die ehemalige Lotseninsel Idö vor uns hat einen Gästehafen am Fahrwasser. Nach vorüber gehender Flaute und 4 sm Motor dreht der Wind über Nordost auf Südost. Wir kreuzen, während unsere neuen Freunde uns mit Motor überholen. Die letzten 4 sm Zufahrt müssen auch wir wieder motoren. Eine Flaute enthebt uns der Entscheidung, ob wir bis vor den Hafen segeln können. Wir bezahlen gleich für zwei Nächte. Abends gibt es noch einige freie Plätze.

#### **Sa. 10. bis Mo. 12.08. Hafentage in Figeholm**

In der ersten Nacht regnet es heftig. Wegen des unbeständigen Wetters und reichlich Wind aus ungünstiger Richtung bleiben wir. Die Zeit wird genutzt für Waschen, Einkauf, Bericht und E-Mails schreiben, sowie Nutzung des freien Internets. Wir knüpfen neue Kontakte zu deutschen und schwedischen Seglern. Und dann hat Ronny ein technisches Problem. Wiederholt kamen sie mit ihrer HR 31 in schwierige Situationen, weil sich der Motor zuweilen nicht starten ließ. Sporadisch hatte das Motorpaneel keinen Strom, so auch am ersten Abend hier. Ich unterstütze ihn bei der Suche nach dem Wackelkontakt. Der flüchtige Fehler ist nicht zu finden. Ich habe einen Einfall: über einen Zwischenstecker direkt am Anlasser wird ein Draht angeschlossen. Wenn man den an Batterie-Plus legt, startet der Motor auch ohne Strom am Zündschloss. Das werde ich mir auch nachrüsten. Ich habe auch ein kleineres Problem: der 20 Jahre alte Sterling-Hochleistungsregler schaltet nicht mehr automatisch auf Erhaltungsladung. Er ist jetzt so eingestellt, dass ich manuell zwischen 14,4 V und 14,0 V Ladespannung umschalten kann. Das dürfte den Batterien nicht schaden. AGM-Batterien sollen aber mit bis zu 14,8 V geladen werden, die Erhaltungsladung bei 13,5 V bis 13,8 V liegen. So habe ich das Landstromladegerät eingestellt. Neue Hochleistungsregler haben inzwischen drei weitere Verbesserungen: Temperatursensoren für die Batterien und für die Lichtmaschine, intelligente Umschaltung auf Erhaltungsladung und eine Zusatzleitung direkt an den Minuspol zum Ausgleich des Spannungsabfalls am Anschlusskabel. Nach der Reise werde ich den Regler ersetzen. Über ein anderes bereits im Vorjahr aufgetretenes Problem habe ich noch nicht geschrieben: Die Anzeige Log durchs Wasser ging schon nach dem Einkranen nicht. Das Flügelrad des Loggebers dürfte nicht blockiert sein. Ich könnte zwar den Geber ziehen, doch dabei kommt unvermeidlich etwas Wasser ins Boot. Irgendwann unterwegs zeigte das Log dann ziemlich genau den halben Wert an. Nachdem die Eichung bis zum Anschlag nachgestellt wurde, stimmt jetzt der Wert. Ich vermute, in dem Paddelrad sind zwei Magnete, wobei einer zu schwach sein könnte. Bis Montag bleibt der Wind stark um Süd. Dabei regnet es immer mal wieder mit Gewitter. Wir warten ab, obwohl einige Boote weiter fahren und neue kommen.

#### **Di. 13.08. Figeholm - Kalmar 49 sm Seg., 6 sm Mot.**

Heute soll der Wind immer noch Südwest 4 bis 5 Bft sein, gegen Abend Regen kommen. Wir legen 5:40 Uhr ab, während auf den anderen Booten noch alles schläft. Noch zwischen den Inseln ziehe ich das Großsegel und Fock 1. Im freien Wasser haben wir bald 15 bis 20 kn Wind. Ich ziehe nacheinander 2 Reffs ein. Um 9 Uhr kann ich wieder ausreffen. Danach bewölkt es sich. Bis mittags kann ich den südlichen Kurs auf der geplanten Route halten. Dann kommt der Wind mehr südlich. Querab von Borgholm fahre ich die erste Wende. Um 14 Uhr ziehe ich wieder ein Reff ein, zwei Stunden später das zweite. Es kommen Regenschauer. Wir haben 20 bis 25 kn Wind, registriert wurden Böen bis 30 kn. Dabei springt der Wind auf West. Um 17 Uhr kommt eine heftige Regenfront. Wir bergen die Segel. Die restlichen 5 sm fahren wir bis zum Hafen von Kalmar mit Motor, davor noch durch die Ölandbrücke. Wir brauchen gegen Wind, Wellen und Strom von vorn

fast 2 Stunden. Statt sonst bis zu 5 kn fährt das Boot zuweilen weniger als 3 kn. Wir legen noch vor 19 Uhr in einer Box mit nicht begehbaren Auslegerbäumen an. Zuerst wird das Boot mit dem Bojenhaken und Leine gestoppt. Ein Helfer nimmt vorn eine Leine ab und legt sie um eine angeschraubte Leiste, die aber wohl nur als provisorische Hilfe einzustufen ist. Dann erst fädeln wir nach und nach an allen vier Ecken Leinen durch die Festmacher-Ösen. Als wir dann die Hafengebühr bezahlen wollen, finden wir den Hafenmeister nicht mehr. Kurz vorher soll er noch auf dem Steg gewesen sein. Auf einer Info-Tafel steht, er ist bis 20 Uhr anwesend. Das Hafembüro am anderen Ende des großen Hafens hat schon geschlossen. Den Zugangscode für die Sanitäranlagen sagt uns ein anderer Segler.

#### **Mi. 14.08. Kalmar - Kristianopel 28 sm Seg., 3 sm Mot.**

Ich wollte früh weiter, weil gegen Abend wieder Regen kommen soll. Heidi will um 8 Uhr noch bezahlen. Dann ist das Büro aber geschlossen, öffnet von 9 bis 19 Uhr. Von den noch eingezogenen zwei Reffs kann ich eines ausziehen. Die Sonne scheint wieder. Bis 12:30 Uhr haben wir einen Anliegerkurs. Kurz vorher begegnet uns der Dreimast-Segler "Georg Stage". Dann wird der Wind schwach, dreht auf Süd. Ich reffe aus und muss kreuzen. Das war die sog. "Ruhe vor dem Sturm". Eine halbe Stunde später haben wir Böen bis 25 kn. Schauer mit Gewitter ziehen von Land auch auf das Wasser. Der Wind dreht hin und her. Ich muss wieder reffen. Als wir in der Tonnenreihe zum Hafen die Segel bergen, regnet es intensiv. Gegen 16 Uhr ist das Boot fest, und wir sind froh. Wären wir zwei Stunden früher gestartet, hätten wir uns den Stress erspart, es sei denn, wir wären vorbei gefahren. Anschließend ist das Wetter wieder schön. Es kommen noch mehrere Boote, die erst mittags in Kalmar gestartet und vorwiegend mit Motor gefahren sind. Abends bekommen wir eine SMS von Ronny und Dorothea. Sie wollen durch die Nacht segeln. Später in Karlskrona treffen wir sie wieder. Sie berichten von einer herrlichen Mondscheinfahrt bei glattem Wasser. Nach Wetterbericht ist weiter West bis Südwest 4 bis 5 Bft angesagt.

#### **Do. 15.08. Hafentag in Kristianopel**

Früh ist der Wind relativ schwach. Etliche Boote verlassen den Hafen. Nach GRIB-Daten wird der Wind auf Süd drehen, nachmittags kann es regnen. Durch die Anstrengungen der letzten beiden Tage fühle ich mich erschöpft. Ich überlasse Heidi die Entscheidung, ob wir weiter fahren. Sie macht Einkäufe und besichtigt die Kirche. Ich war bei unserem letzten Aufenthalt hier schon drin. Ich nutze den Tag für eine lange überfällige Reinigung der Fender, denen man immer noch die Schleusen des Saimaa-Kanals ansieht. Bei einigen Fendern reicht es, sie mit Schleifpapier und Wasser zu bearbeiten. Andere haben z. T. einen schmierigen Belag, den ich mühsam mit einem scharfen Messer abschabe. Zum Schluss wische ich alle mit "Fender-Frisch" ab. Gegen Abend kommt der Wind aus Ost. Es entsteht unangenehmer Schwell im Hafen. Nachts regnet es und der Wind dreht zurück.

#### **Fr. 16.08. Kristianopel - Karlskrona 43 sm Seg., 2 sm Mot.**

Obwohl der Wetterbericht wieder West bis Südwest 4 bis 5 Bft vorhersagt, legen wir heute ab. Die eine programmierte Route führt südlich von Sandhamn in ein enges Innenfahrwasser vorbei an Torhamn, dann durch eine 18 m hohe Brücke 28 sm nach Karlskrona. Weiter südlich im freien Wasser um Utlängan sind es 35 sm bis Karlskrona. Im Gegensatz zu den meisten anderen Seglern wollen wir Motorfahrt gegen Wind und Welle vermeiden. Also kreuzen wir bei Wind um 15 kn mit einem Reff. Mittags sind es dann um 20 kn, d. h. 2. Reff. Der Hafen Sandhamn und später die Einfahrt nach Torhamn liegen querab. Wir kreuzen weiter. Um 15 Uhr ist dann die letzte Wende. Als Utlängan achteraus liegt, kann ich leicht abfallen und die Schoten etwas schricken. Wir jagen mit über 6 kn in Richtung Karlskrona. Kurz nach 17 Uhr segeln wir jetzt mit raumem Wind zwischen Aspö und Kungsholmen durch die Lücke in der Unterwassermauer. Eine Stunde später legen wir im Gasthafen an. Am ersten Schwimmsteg gibt es auf der Luvseite noch freie Plätze an Auslegern, immer Platz für zwei Boote. Ich fahre rückwärts in die Lücke, lasse das Boot vom Wind gegen den Ausleger treiben. Mit einer längeren Leine hole ich das Boot quer auf die Gegenseite, so dass wir auf der windabgewandten Seite liegen. Die Hafengebühr 225,- Kronen bezahlt man per Kreditkarte am Automaten oder per "GoMarine"-App mit dem Smartphone. Bei der zweiten Variante weiß man dann aber noch nicht den Code für das Service-Gebäude. Inklusiv im Preis ist

die Sauna, die wir abends nutzen. Auf Nachfrage erfahren wir, im Service-Gebäude gibt es WIFI und auch das Passwort dafür. Wir treffen wieder etliche schon bekannte Boote und weitere Deutsche und Dänen, die auf der Rückfahrt sind.

#### **Sa. 17. bis Mo. 18.08. Hafentage in Karlskrona**

Nach Wetterbericht bleibt es die nächsten Tage bei Wind um Südwest direkt von vorn, meistens um 4 bis 5 Bft, zuweilen auch Regen. Wir haben noch Zeitreserve. Ich mache eine weitere überfällige Arbeit. Bei der "Libra" hängt der Spibaum vor dem Mast an einem sog. Spibaum-Lift mit einer 4 m langen Schiene. Meine Lifeleine bleibt oft oben am Beschlag hängen, wo der Baum eingeklinkt ist, weil beiderseitig die Laschen zu weit vorstehen. Dann muss ich zurück bis zum Mast und die Leine beim Weg ins Cockpit straff halten. Zu Hause habe ich einen Trennschleifer. Hier säge ich mit einer Metallsäge und viel Geduld die überstehenden Enden aus Niro ab und glätte sie mit der Feile. Der Test zeigt, die Lifeleine rutscht jetzt am Baum vorbei. Nachmittags setze ich das Schreiben des Berichts fort. Am Sonntag will Heidi mit der Fähre zur Insel Aspö. Ich blicke beim Smartphone auf das Regen-Radar. Danach sind Schauer im Anzug. Mittags ist es immer noch trocken. Als wir dann in die Stadt wollen, beginnt es zu regnen. Wir kennen Karlskrona von drei anderen Besuchen. Gestern Abend waren wir auf einem Charterboot bei einer fünfköpfigen Familie vom Bodensee. Der Vater war beim Abschäkeln des Großfalls durch eine unerwartete Welle über Bord geschleudert worden. Er war an einem Strecktau angeleint, hatte die Lifebeltleine aber auf doppelte Länge. Das Boot fuhr mit Motor unter Autopilot. Der Mann wurde zunächst unter Wasser gezogen, bis das Boot gestoppt werden konnte. Mit vereinten Kräften gelang es der Crew ihn über die Badeleiter wieder ins Boot zu bekommen. Die Schwimmweste hatte zwar ausgelöst, sich aber nur halb gefüllt. Heute sehen sie sich unser Boot an. Ich zeige ihnen meine Lösung mit zwei langen Leinen, die am Mast an den Salingen befestigt sind. Ich klicke mich grundsätzlich mit dem Karabinerhaken ein, wenn ich auf das Vorschiff gehe. Die Länge ist so bemessen, dass ich seitlich am Boot über Wasser bleibe. Auf dem Kajütdach liegen angebunden eine Fenderleiter und eine Strickleiter. In die Lifeleine ist ein Metallring so eingebunden, dass Heidi mich mit einem Fall per Winsch hochziehen könnte. In der Nacht zu Montag regnet es intensiv. Noch abends fällt auf unserem Steg der Strom aus. Morgens will ich mit dem Dieselkocher Tee zubereiten. Er geht nach dem Zünden jedes mal aus. Ich lasse den Motor im Leerlauf tuckern, und wir betreiben einen Wasserkocher mit dem 1000 W leistenden Wechselrichter von 12 V auf 220 V. Später ist der Strom wieder da. Ich befasse mich mit unserem Kocher. Ich tausche die Glühkerze, kein Erfolg. Dann prüfe ich den Temperatursensor und wechsele die Elektronik-Leiterplatte. Danach brennt der Kocher wieder. Nur bemerke ich jetzt einen wohl schon länger bestehenden Fehler: Der Lüfter bei umgeklapptem Heizdeckel geht nicht aus. Ich baue den Kocher aus und kann dann einen Blechwinkel nachjustieren. Beim Einbau fällt ein kleiner Hebel heraus, der zu dem Schalter gehört. Das war die Ursache des Fehlers, aber es funktioniert auch ohne ihn. Nachmittags fahren wir mit der Fähre zur vorgelagerten Festungs-Insel Aspö. An einem Wanderweg essen wir Brombeeren. Es gibt auch einen kleinen Hafen mit bis zu fünf Gastplätzen. Die Festung liegt auf der Westseite der Hafeneinfahrt mit der Unterwassermauer. Eine zweite Festung ist gegenüber auf der kleinen Insel Kungsholmen. Karlskrona war und ist Marinebasis, weil der Hafen im Frühjahr früher eisfrei ist als der von Stockholm. Abends hole ich 22 Liter Diesel im Kanister von der nahen Tankstelle. Jeden Tag haben wir die Sauna genutzt.

#### **Di. 20.08. Karlskrona - Tärnö 27 sm Seg., 2 sm Mot.**

Heute wollen wir weiter, obwohl Südwestwind bis 16 kn angesagt sind. Bis aus der Hafeneinfahrt kreuzen wir mit einem Reff und Fock 1, wobei der prophezeite Wind stimmt. Ab Mittag frischt es aber stark auf. Ich ziehe das zweite und auch das dritte Reff ein. Kreuzen müssen wir bei westlichem Kurs nicht mehr. Dann berge ich das Groß ganz. Nur mit Fock 1 kann ich die Höhe gerade halten, wir segeln aber nur noch 3 kn gegen unangenehme Wellen. Heute bewähren sich die neuen seitlichen Spritzschutztücher an der Seereling. Ansonsten wäre ich einige Male voll geduscht worden. Um 14:30 Uhr laufen wir in die geschützte Bucht auf der Nordseite der kleinen Insel Tärnö südöstlich von Karlshamn ein. Ein dänischer Zweimast-Segler mit geschlossenem Steuerhaus hat uns überholt. Er liegt an einer blauen Mooringtonne. Daneben gibt es einen ersten Gästesteg mit Heckbojen. Dort liegt bisher aber niemand. Weiter im Innern der Bucht sehen wir mehrere Boote an

einem anderen Steg. Dort ist ein Kiosk mit richtigen Toiletten, kostet aber als Liegegebühr 200,- Kronen. Wir machen abends noch eine Wanderung bis zum Leuchtturm auf die Nordseite und zum höchsten Punkt, wo auf den Felsen früher Kanonen waren. Wir kommen mit deutschen Seglern ins Gespräch, die ein dänisches Boot in Kerteminde am Großem Belt gechartet haben.

**Mi. 21.08. Tärnö - Simrishamn 46 sm Seg., 2 sm Mot.**

Auch der heutige Tag wird nicht einfacher. Bis mittags können wir einen südlichen Anliegerkurs, anfangs kann ich mit Genua fahren. Dann frischt es auf. Ich ziehe ein Reff ein, lasse aber die Genua. Nach kurzer Pause dreht der Wind südlich und frischt auf. Über Land ziehen Regenschauer. Ich muss kreuzen, dazu Fock wechseln und reffen. Von den Schauern werden wir verschont, aber der Wind dreht hin und her. Als Spitzenwert wurden 25 kn Wind registriert. Die Wellen von vorn waren wieder gemein. Um 19 Uhr fahren wir in den Hafen von Simrishamn. Die Wege zum Bezahl-Automaten und zum entgegengesetzt liegendem Servicegebäude sind lang. Es sind weitere teils bekannte deutsche Boote auf dem Rückweg hier.

**Do. 22.08. Simrishamn - Ystad 31 sm Seg., 2 sm Mot.**

Heute ist das Segeln angenehmer. Bis Sandhamaren am Bornholmsgat müssen wir kreuzen. Dann haben wir bis Ystad halben Wind. Der aufländige Südwind bis um 15 kn macht zwar eine schaukelige Welle, wir segeln aber bis 6 kn. Gegen 18 Uhr sind wir im Hafen. Neben uns liegt ein Boot mit der Flagge der Schiffergilde. Es ist der Gilde-Bruder Gunnar aus Berlin mit seiner Tochter. Sie wollen noch nach Bornholm. Wir wollen den erwarteten Ostwind für die Weiterfahrt nutzen.

**Fr. 23. und Sa. 24.08. Ystad - Burgtiefe/Fehmarn 119 sm Seg., 2 sm Mot.**

Morgens nach dem Duschen passiert mir ein Missgeschick. Beim Anziehen reiße ich mit dem Hemd meine Hörgeräte und die Brille vom Haken. Beide sind mit Segelgarn gesichert, damit ich sie beim Segeln nicht verlieren kann. Beim Fall auf die Fliesen zerbricht ein Brillenglas. Das ist mir in meinem Leben noch nie passiert. Gläser aus Plastik brechen zwar nicht, sind bei mir aber nach ein bis zwei Jahren verschrammt. Am Vormittag gehen wir in die Stadt zum Einkauf. Bis 13 Uhr gilt die Hafengebühr. Vor dem Hafen haben wir 15 kn Wind aufländig und unangenehme Wellen. Im Hafen war es ruhig und ca. 30°C. Gegen den SW-Wind kreuzen wir parallel zum Ufer bis 20:25 Uhr vorbei am Leuchtturm Kullgrund bis vor Trelleborg. Dann übernehme ich bis 1 Uhr die Wache mit Kurs SW, danach Heidi. Der leichte Wind kommt jetzt wie angesagt aus West. Es ist eine ruhige sternklare Nacht mit Halbmond am Himmel. Beim Queren der Dampferlinie begegnen mir zu gleicher Zeit zwei Frachter auf Gegenkurs. Ich bin dazwischen mit sicherem Abstand. Um 3 Uhr weckt mich Heidi wieder. Die Segel sind zu fieren. Und dann ist ganz in unserer Nähe ein hohes Objekt, beleuchtet mit roten und grünen Lichtern in einer Reihe, vorn und hinten ein weißes. Ich hatte das vorher von weitem auch schon gesehen, aber kein AIS-Signal zuordnen können. Weiter weg sehen wir dasselbe noch einmal. Es ist so dunkel, dass man auch mit dem Fernglas nichts weiter erkennt. Zunächst glaube ich, auf dem nicht mehr weit entfernten Steilufer von Moen ist etwas aufgebaut. Dann sind die Lichter aber so hoch über dem Wasser, dass es ein unbekanntes Flugobjekt, vielleicht ein Luftschiff, sein muss. Langsam wandert es achteraus, während das zweite näher kommt und später auch verschwindet. Heidi führt die Wache bis Sonnenaufgang fort. Jetzt liegt Moens Klint querab im Sonnenschein. Zwei Stunden segeln wir mit ausgebaumter Fock. Dann setze ich den Spinnaker. So erreichen wir gegen 14 Uhr das Gedser Rev. Der Kurs ändert sich etwas mehr in Richtung West. Der Spi muss weiter nach Luv. Ich fiere die Schot. Doch bevor ich den Achterholer stramm ziehen kann, fällt der Spi zusammen und wickelt sich bei schaukeliger Welle fester und fester um das Vorstag. Das ist mir vor vielen Jahren auf offener See mit Kurs auf die Lofoten schon einmal passiert. Es ist unmöglich bei geöffnetem Fall das Tuch herunter zu ziehen. Ich schäkele beide Schoten ab, halte das flatternde Tuch möglichst fest zusammen, ziehe es nach unten und versuche es rückwärts vom Vorstag lose zu wickeln. Endlich rutscht es etwas, doch dann klemmt das Fall an der Schotklemme. Ich rufe Heidi aus der Kajüte. Schließlich haben wir den Spinnaker heil unten. Der Wind soll zunehmen. Ich will jetzt die Genua setzen und dann ausbaumen. Deshalb lasse ich die Schoten lose. Als das Segel halb hoch ist, weht es der Wind über den Bugkorb nach vorn. Die Schoten werden über Bord unter das mit Autopilot fahrende Schiff gezogen. Erst als ich die Sicherungsknoten geöffnet habe, kann ich alles wieder ins Schiff holen.

Danach ziehe ich wie üblich die Genua in lee des Großsegels bei belegten Schoten hoch. Als ich mit dem Ausbaumen fertig bin, kommt aus Richtung Rostock das geschlossene Regattafeld des heutigen Gedser-Cups auf uns zu gesegelt. Wir kommen dicht vorher durch. Dann habe ich die Hybrid-Fähre "Copenhagen" in der Tonnenreihe auf Kollisionskurs vor mir. Ich fahre eine Halse des Großsegels, um die Fähre am Heck zu passieren. Danach kann ich auf Kurs Richtung Fehmarn gehen. Der Wind wird stärker, Spitze über 20 kn. Wir jagen mit den von achtern anlaufenden Wellen mit über 6 kn. Es sind noch 30 sm bis Burgtiefe auf Fehmarn. Trotz der zunehmenden von schräg hinten anlaufenden Wellen hält der Autopilot den Kurs. Gegen 19 Uhr erreichen wir Staberhuk. Südlich der Insel wird es etwas ruhiger. Ich kann rechtzeitig den Spibaum wegnehmen, die Genua und vor der Einfahrt nach Burgtiefe das Groß bergen. Um 20 Uhr noch vor Sonnenuntergang ist die Libra im Hafen fest. Diesmal empfängt uns Siegrun von der "SY Ariane" allein und lädt uns zum Abendessen ein. Ihr Mann Erich ist im Januar verstorben. Sie hat den Sommer hier auf dem Boot verbracht. Für uns ist es zur Tradition geworden, dass wir beide meistens bei der Rückfahrt besuchen. Vor 20 Jahren waren sie noch Mitglied im SSV Rostock und hatten ihr damaliges Boot neben unserem. Wir haben vorweg diesen Umweg am Ende unserer Reise bewusst eingeplant.

#### **So. 25.08. Hafentag in Burgtiefe**

Es gibt wie früher ein gemeinsames Frühstück an Bord der "Ariane". Ich vervollständige den Bericht. Zum Mittagessen fährt jetzt Siegrun das Auto mit uns nach Katharinenhof an der Ostküste von Fehmarn in das Restaurant "Waldpavillon".

#### **Mo. 26.08. Burgtiefe - Heiligenhafen 10 sm Seg., 1 sm Mot.**

Mittags legen wir ab und sind nach knapp 3 Stunden in Heiligenhafen. Mit Wind aus Ost sind wir schnell. Das Groß bergen wir diesmal als erstes, segeln mit der Fock die Tonnenreihe zum Hafen. Heidis Nichte Jutta und ihr Partner Jochen holen uns mit dem Auto ab. Wie schon in anderen Jahren fühlen wir uns in ihrem gastfreundlichen Haus sehr wohl.

#### **Di. 27.08. Burgtiefe - Niendorf/Ostsee 27 sm Seg., 8 sm Mot.**

Noch ein Besuch ist geplant: Heidis Bruder Horst in Timmendorfer Strand. Wir legen früh ab. Erst als wir durch den Fehmarnsund mit der Brücke sind, können wir in Richtung Süd segeln. Der kleine Hafen Niendorf in der Neustädter Bucht liegt zwischen Timmendorfer Strand und Travemünde. Bei der Einfahrt um 16 Uhr sieht es bedrohlich nach Gewitter aus. Neben einigen Plätzen im kommunalen Hafen gibt es zwei Segelvereine. Beim NYC, wo wir früher einmal waren, ist alles belegt. Beim SVNO hilft der Hafenmeister beim Anbinden an einem Notplatz am festen Steg. Die Boxen sind auch hier alle belegt. Dann kommt das Gewitter. Am nächsten Tag legen wir um auf einen freien Platz im inneren Hafen. Der ist für den darauf folgenden Tag reserviert, und wir gehen noch einmal zurück auf unseren Notplatz.

#### **Mi. 28. und Do. 29.08. Hafentage in Niendorf**

Es bleibt hochsommerlich heiß mit Temperaturen über 30°C. Mittags fahren wir mit dem Linienbus nach Timmendorfer Strand. Heidis älterer Bruder ist nach längeren Krankenhaus-Aufenthalten in den letzten Jahren auf Hilfe angewiesen. Seine Betreuerin Marzena fährt uns mit dem Auto zum Hafen zurück. Wir müssen noch einkaufen. Zum Supermarkt ist es ein langer Fußmarsch hin und zurück. Als wir Donnerstag früh weiter segeln wollen, beginnt es zu regnen. Wegen des unsicheren Wetters mit evtl. Gewitterböen bleiben wir einen weiteren Tag.

#### **Fr. 30.08. Niendorf - Wismar 12 sm Seg., 16 sm Mot.**

Zunächst haben wir morgens über 2 Stunden Flaute. Erst dann können wir drei Stunden bei Wind aus Nordost bis zur Wismarer Bucht segeln. Dann ist wieder Flaute. Eine halbe Stunde später in der Tonnenreihe zum Hafen kommt der Wind jetzt aus Südwest. Die Segel sind geborgen, wir fahren weiter in das östliche Hafenbecken zum Wasserwander-Rastplatz. Von hier ist der Weg in die Stadt am kürzesten. Es gibt ein einfaches Sanitärgebäude. Die PIN für die Tür an der Rückseite findet man an einer Tafel auf der Seite zum Wasser. Dort ist auch ein Briefkasten zum Bezahlen. Am nächsten Vormittag kommt ein junger Mann vom Hafenamt zur Kontrolle. Bei der Einfahrt sahen wir nahe der Werft ein Passagierschiff mit dem Namen "Libra" wie unser Boot. Es wird als Hotelschiff für Werftarbeiter genutzt. Kurz nach unserer Ankunft kommt ein Wismarer Segler Peter zu uns. Heidi hat sich in Niendorf mit ihm unterhalten. Er ist am Vortag gefahren. Heute hat er uns

anhand unseres AIS-Signals entdeckt. Wir machen abends noch einen Kurzbesuch bei der Ehefrau eines Mitschülers von Manfred. Ihr Mann liegt ernstlich erkrankt im Krankenhaus. Zu dem Klassentreffen in 8 Tagen können sie nicht nach Güstrow kommen.

**Sa. 31.08. und So. 01.09. Aufenthalt in Wismar und Nachtfahrt zum Heimathafen SSV Rostock  
26 sm Seg., 17 sm Mot.**

Am Morgen besucht uns Heidis Bekannter Gerhard am Boot. Er gibt uns Empfehlungen für den Stadtrundgang. Am Markt lädt er uns zu einer Tasse Kaffee ein. In seiner etwas unkonventionell individuellen Uhrmacher-Werkstatt in der Altwismarstraße erstet Heidi eine neue schicke Armbanduhr. In der Lübschestraße ist die Touristinformation und daneben das UNESCO Welt-Erbe-Haus. Nebenan ist die Heiligen-Geist-Kirche. Mir kommt eine Erinnerung aus der Kindheit. Genau hier gegenüber wohnte meine Tante Liden (Luise), die ich im Alter von ca. 11 Jahren für eine Woche besuchen durfte. Ihr Mann, mein Onkel Hans, war vorher verstorben. Er hat nach dem Krieg auf der Werft gearbeitet. Tante Liden war 1966 auf unserer Hochzeit. Heidi und ich haben sie später noch einmal in Wismar besucht. Nur noch 1999 waren wir anlässlich eines Klassentreffens in Wismar und konnten die Werft besichtigen. Von der Plattform der St.-Georgen-Kirche haben wir einen Ausblick auf die Stadt. Wir kommen am Fürstenhof vorbei. Es war die Sommer-Residenz des Großherzogs von Mecklenburg. Von der Marienkirche steht nur noch der Turm. An der Ecke Lübsche und Krämer-Straße ist das Karstadt-Stammhaus. Der Rückweg zum Hafen führt an der Nikolai-Kirche vorbei. Um 18 Uhr bereiten wir das Ablegen vor. Wir haben Sonne und über 30°C. Ab morgen soll sich das Wetter ändern. Zunächst ist totale Flaute. Während wir in Richtung See fahren, kommen uns abends viele Boote entgegen. Querab vom Hafen Timmendorf auf Poel ziehe ich die Segel. Die Genua berge ich gleich wieder. Es zieht ein Gewitterschauer mehr neben als über uns vorbei. Im "Großen Tief" nördlich von Poel dreht der Wind noch hin und her. Dann setzt nach Sonnenuntergang ein konstanter frischer Wind um 20 kn aus Südost von Land nach See ein. Das ist die Umkehr des bekannten sog. Seewind-Effektes, weil sich über Land die Luft stärker abkühlt als auf See. Bei spiegelglattem Wasser in sternklarer mondloser dunkler Nacht rauschen wir mit ca. 5,5 kn vorbei an der Halbinsel Wustrow bei Rerik und später an Kühlungsborn und Heiligendamm. Dabei haben wir zwei Reffs im Groß. Schon um 3 Uhr fahren wir durch die Molen von Warnemünde. Ich berge die Segel, während Heidi steuert. Von vorn kommt ein Frachter. Beim Warnowtunnel kommt uns noch ein Schlepper entgegen, der zuvor einen Bagger von der Reede zum Fischereihafen geleitet hat. Im Funk von Warnemünde Traffic wurde alles angekündigt. Wir halten uns weitgehend an die blinkenden Tonnen des Fahrwassers. Im flacheren Bereich liegen einige Sportboote beleuchtet vor Anker. Ich weiß, südlich vom Tunnel liegt eine Reuse. Die letzten Tonnen bis zum Stadthafen sind unbeleuchtet. Man sieht sie nur in nächster Nähe. Als wir um 4:40 Uhr die Libra in ihrem Stand fest haben, ist es immer noch dunkel. Wir klaren das Boot auf und gehen schlafen. Unterwegs hat nur Heidi etwas geruht. Am Sonntag hole ich unser Auto. Damit fahren wir abends zum Grillen bei der Familie unseres Sohnes. In unserer Wohnung sind wir erst am Montag Abend.

Insgesamt haben wir auf unserer Reise über 2500 sm zurückgelegt, davon 1900 sm unter Segeln, das sind 75%. Ab Rostock waren es 168 Motorstunden. Wir waren 99 Tage unterwegs mit 12 Nachtfahrten, dabei 2 Ansteuerungen bei Dunkelheit.